

Този текст служи само за информационни цели и няма правно действие. Институциите на Съюза не носят отговорност за неговото съдържание. Автентичните версии на съответните актове, включително техните преамбюли, са версиите, публикувани в Официален вестник на Европейския съюз и налични в EUR-Lex. Тези официални текстове са пряко достъпни чрез връзките, публикувани в настоящия документ

► **V** ДИРЕКТИВА 2007/59/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 23 октомври 2007 г.

за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността

(ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 51)

Изменена със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
► <u>M1</u>	Директива 2014/82/ЕС на Комисията от 24 юни 2014 година	L 184	11	25.6.2014 г.
► <u>M2</u>	Директива (ЕС) 2016/882 на Комисията от 1 юни 2016 година	L 146	22	3.6.2016 г.
► <u>M3</u>	Регламент (ЕС) 2019/554 на Комисията от 5 април 2019 година	L 97	1	8.4.2019 г.



**ДИРЕКТИВА 2007/59/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ
И НА СЪВЕТА**

от 23 октомври 2007 г.

**за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и
влакове в рамките на железопътната система на Общността**

ГЛАВА I

ЦЕЛ, ПРИЛОЖНО ПОЛЕ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Член 1

Цел

В настоящата директива се определят условията и редът за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността. В нея се посочват задачите, за които носят отговорност компетентните органи на държавите-членки, машинистите и другите участници в сектора, в частност железопътните предприятия, управителите на инфраструктури и центровете за обучение.

Член 2

Приложно поле

1. Настоящата директива се прилага по отношение на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността, железопътни предприятия, за които се изискват сертификати за безопасност, или управители на инфраструктури, за които се изискват разрешителни за безопасност.

2. Държавите-членки не възпрепятстват товарните влакове въз основа на национални разпоредби, отнасящи се до друг персонал на товарни влакове, да пресичат граници или да извършват вътрешен транспорт в рамките на тяхната територия.

3. Без да се засягат разпоредбите на член 7, държавите-членки могат да изключат от приложното поле на мерките, които приемат за целите на прилагането на настоящата директива, машинисти, работещи изключително във:

- a) метро, трамваи и други теснолинейни железопътни системи;
- б) мрежи, които са функционално отделени от останалата железопътна система и са предвидени единствено за извършването на местни, градски и извънградски услуги за превоз на пътници и товари;
- в) железопътна инфраструктура — частна собственост, която съществува изключително само за да се използва от собствениците на инфраструктурата за извършване на техни собствени товарни превози;
- г) отсечки от коловозите, които са временно затворени за движение с цел поддръжка, подновяване или усъвършенстване на железопътната система.

▼B*Член 3***Определения**

За целите на настоящата директива:

- а) „компетентен орган“ означава органът по безопасност, посочен в член 16 от Директива 2004/49/ЕО;
- б) „машинист“ означава лице, способно и имащо право да управлява влакове, включително локомотиви, маневрени локомотиви, работни влакове, возила за поддръжка или влакове за железопътен превоз на пътници или стоки, по независим, отговорен и безопасен начин;
- в) „други членове на екипажа, които осъществяват критични за безопасността функции“ означава железопътен персонал, различен от машинисти, който помага за осигуряване на безопасността на влака, пътниците и превозваните товари;
- г) „железопътна система“ означава системата, състояща се от железопътните инфраструктури, които се състоят от линиите и стационарните съоръжения на железопътната система, както и подвижния състав от всякаква категория и произход, пътуващ в рамките на тази инфраструктура, както е определено в директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО;
- д) „управител на инфраструктура“ означава всеки орган или предприятие, отговорни по-специално за изграждането и поддръжката на цялата или част от железопътната инфраструктура по смисъла на член 3 от Директива 91/440/ЕИО, което може да включва и управлението на системите за контрол и безопасност на инфраструктурата. Функциите на управителя на инфраструктура на определена мрежа или част от нея могат да се разпределят на различни органи или предприятия;
- е) „железопътно предприятие“ означава всяко железопътно предприятие по смисъла на Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределение на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за използването на железопътната инфраструктура ⁽¹⁾ и всяко друго публично или частно предприятие, което извършва железопътен превоз на стоки и/или пътници, при което се изисква предприятието да осигури теглителна сила. Това включва и предприятия, които предоставят само теглителна сила;
- ж) „технически спецификации за оперативна съвместимост“ или „ТСОС“ означава спецификациите, на които отговаря всяка подсистема или част от подсистема с оглед изпълнение на основните изисквания и гарантиране на оперативната съвместимост на трансевропейската система за високоскоростни влакове и конвенционалната железопътна система по смисъла на директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО;

⁽¹⁾ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29. Директива, последно изменена с Директива 2004/49/ЕО.

▼B

- з) „Агенция“ означава Европейската железопътна агенция, учредена съгласно Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾;
- и) „сертификат за безопасност“ означава сертификат, издаден на железопътно предприятие от компетентен орган в съответствие с член 10 от Директива 2004/49/ЕО;
- й) „удостоверение“ означава хармонизирано допълнително удостоверение, в което се посочва инфраструктурата, в рамките на която притежателят му има право да управлява влак, и подвижния състав, който притежателят има право да управлява;
- к) „разрешително за безопасност“ означава разрешително, издадено на управител на инфраструктура от компетентен орган в съответствие с член 11 от Директива 2004/49/ЕО;
- л) „център за обучение“ означава образование, акредитирано или признато да провежда курсове за обучение от компетентния орган.

ГЛАВА II

СЕРТИФИЦИРАНЕ НА МАШИНИСТИ

Член 4

Модел за сертифициране на Общността

1. Машинистите са годни и квалифицирани да управляват влак и притежават следните документи:

- а) свидетелство, потвърждаващо, че машинистът отговаря на минимални изисквания относно здравословното състояние, образованието и общите професионални умения. Свидетелството удостоверява самоличността на машиниста и в него се посочват издаващият орган и срокът му на валидност. Докато не бъде приет модел за сертифициране на Общността съгласно параграф 4, свидетелството се издава в съответствие с изискванията на приложение I;
- б) едно или повече удостоверения, посочващи инфраструктурата, за която притежателят е придобил правоспособност, и подвижния състав, който машинистът има право да управлява. Всяко удостоверение отговаря на изискванията на приложение I.

2. При все това изискването за притежаване на удостоверение за определена част от инфраструктурата не се прилага в извънредните случаи, предвидени по-долу, при условие че друг машинист, притежаващ валидно удостоверение за съответната инфраструктура, придружава машиниста по време на управлението:

- а) в случай че поради нарушение в железопътната услуга е необходимо отклонение на влакове или извършване на поддръжка на коловозите, както е посочено от управителя на инфраструктура;

⁽¹⁾ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 1.

▼B

- б) при изключителни, еднократни услуги, когато се използват исторически влакове;
- в) при извънредни, еднократни услуги за превоз на товари, при условие че управителят на инфраструктурата е дал съгласието си;
- г) при доставка или демонстрация на нов влак или локомотив;
- д) за целите на обучението и провеждането на изпити на машинисти.

Решението за използване на тази възможност се взема от железопътното предприятие и не може да бъде наложено от съответния управител на инфраструктура или от компетентния орган.

Когато се използва допълнителен машинист, както е предвидено по-горе, управителят на инфраструктура се уведомява предварително.

3. Удостоверението дава права за управление в една или повече от следните категории:

- а) категория А: маневрени локомотиви, работни влакове, железопътни превозни средства за поддръжка и локомотиви, когато се използват за маневриране;
- б) категория Б: превоз на пътници и/или стоки.

Едно удостоверение може да съдържа разрешителни за всички категории и да обхваща всички кодове съгласно параграф 4.

4. До 4 декември 2008 г. Комисията приема въз основа на изготвен от Агенцията проект модели на Общността за свидетелството, удостоверението и завереното копие на удостоверението и определя техните технически характеристики, като взема предвид и мерки за предотвратяване на подправяне. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, като я допълнят, се приемат по процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 32, параграф 3.

До 4 декември 2008 г. Комисията приема мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, като я допълват, отнасящи се до кодекси на Общността за различните видове в категории А и Б съгласно параграф 3 от настоящия член, в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 32, параграф 3, въз основа на препоръка от Агенцията.

*Член 5***Мерки за борба с измамите**

Компетентните органи и издаващите органи предприемат всички необходими мерки, за да избегнат рисковете от подправяне на свидетелствата и удостоверенията и преправяне на регистрите, предвидени в член 22.



Член 6

Собственост, език и издаващи органи

1. Свидетелството е собственост на притежателя му и се издава от компетентния орган съгласно член 3, буква а). Когато компетентен орган или негов представител издаде свидетелство на национален език, който не е език на Общността, той изготвя двуезичен вариант на свидетелството, като използва един от езиците на Общността.

2. Удостоверение се издава от железопътното предприятие или управителя на инфраструктура, който назначава или наема машиниста. Удостоверението е собственост на предприятието или управителя, който го издава. Все пак, в съответствие с член 13, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО, машинистите имат право да получат заверен препис от него. Когато железопътно предприятие или управител на инфраструктура издават удостоверение на национален език, различен от езиците на Общността, те изготвят двуезичен вариант на удостоверението, като използват един от езиците на Общността.

Член 7

Териториално действие

1. Свидетелствата са валидни за цялата територия на Общността.
2. Удостоверенията са валидни само за посочените в тях инфраструктури и подвижен състав.

Член 8

Признаване на документи за правоспособност на машинисти от трети страни

Документите за правоспособност на машинисти от трети страни, работещи изключително по трансгранични отсечки от железопътната система на държава-членка, могат да бъдат признати от тази държава-членка в съответствие с което и да било двустранно споразумение със съответната трета страна.

ГЛАВА III

УСЛОВИЯ ЗА ПОЛУЧАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВО И УДОСТОВЕРЕНИЕ

Член 9

Минимални изисквания

1. За да получат свидетелство, кандидатите следва да отговорят на минималните изисквания, определени в членове 10 и 11. За да получат удостоверение и за да остане то валидно, кандидатите следва да притежават свидетелство и да отговорят на минималните изисквания, определени в членове 12 и 13.

2. Всяка държава-членка може да наложи по-строги изисквания във връзка с издаването на свидетелства на своя собствена територия. Независимо от това тя признава свидетелствата, издадени от други държави-членки, в съответствие с член 7.



Раздел I

Свидетелство

Член 10

Минимална възраст

Държавите-членки предвиждат минимална възраст от 20 години за кандидатите за свидетелства. Все пак всяка държава-членка може да издава свидетелства на кандидати, навършили 18 години, като в такъв случай валидността на съответното свидетелство се ограничава само до територията на издаващата държава-членка.

Член 11

Основни изисквания

1. Кандидатите следва да имат най-малко успешно завършено образование с продължителност поне девет години (основно и средно) и успешно завършен основен курс на обучение, съответстващ на ниво 3 съгласно Решение 85/368/ЕИО на Съвета от 16 юли 1985 г. относно съответствието между професионалните квалификации на страните-членки на Европейската общност ⁽¹⁾.

2. Кандидатите потвърждават физическата си годност, като преминават медицински преглед, извършен от или под надзора на — по преценка на държавата-членка — акредитиран или признат лекар по смисъла на член 20. Прегледът обхваща най-малко критериите, посочени в раздели 1.1, 1.2, 1.3 и 2.1 от приложение II.

3. Кандидатите демонстрират професионалната си психологическа пригодност, като преминават преглед, извършен от или под надзора на — по преценка на държавата-членка — акредитиран или признат психолог или лекар по смисъла на член 20. Прегледът обхваща най-малко критериите, посочени в раздел 2.2 от приложение II.

4. Кандидатите демонстрират общата си професионална компетентност, като полагат изпит, обхващащ най-малко общите въпроси, посочени в приложение IV.

Раздел II

Удостоверение

Член 12

Езикови познания

Критерият за езикови познания, посочен в приложение VI, се спазва за инфраструктурата, за която важи удостоверението.

Член 13

Професионална квалификация

1. Кандидатите следва да издържат изпит, тестващ професионалните им познания и компетентност във връзка с подвижния състав, за който се иска удостоверението. Този изпит обхваща най-малко общите въпроси, посочени в приложение V.

⁽¹⁾ ОВ L 199, 31.7.1985 г., стр. 56.

▼B

2. Кандидатите следва да издържат изпит, тестваш професионалните им познания и компетентност във връзка с инфраструктурата, за която се иска удостоверението. Този изпит обхваща най-малко общите въпроси, посочени в приложение VI. Когато е уместно, изпитът обхваща и езиковите познания съгласно раздел 8 от приложение VI.

3. Железопътното предприятие или управителят на инфраструктура обучават кандидатите във връзка със съответната им система за управление на безопасността, предвидена в Директива 2004/49/ЕО.

ГЛАВА IV

ПРОЦЕДУРА ЗА ПОЛУЧАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВО И НА УДОСТОВЕРЕНИЕ*Член 14***Получаване на свидетелство**

1. Компетентният орган публикува процедурата, която трябва да се следва за получаване на свидетелство.
2. Всички молби за издаване на свидетелства се подават до компетентния орган от кандидат-машиниста или от друг субект от негово име.
3. Молбите, подадени до компетентния орган, могат да бъдат за издаване на ново свидетелство, за актуализиране на данните в свидетелството, за подновяване или издаване на дубликат.
4. Компетентният орган издава свидетелството възможно най-бързо и не по-късно от един месец след получаване на всички необходими документи.
5. Свидетелството е валидно 10 години съгласно член 16, параграф 1.
6. Свидетелството се издава в един оригинален екземпляр. Забранява се всяко издаване на дубликат не от компетентния орган, от който се изисква съответен дубликат.

*Член 15***Получаване на удостоверение**

Всяко железопътно предприятие и всеки управител на инфраструктура определят своя собствена процедура за издаване и подновяване на удостоверенията съгласно настоящата директива като част от своята система за управление на безопасността, както и процедури за обжалване, които позволяват на машинистите да поискат преразглеждане на решение, свързано с издаването, подновяването, спиране действието или отнемането на удостоверение.

В случай на спор предприятията могат да се обърнат към компетентния орган или друг независим орган по обжалване.

▼B

Железопътните предприятия и управителите на инфраструктура актуализират незабавно удостоверението, когато притежателят му е получил допълнителни разрешителни, отнасящи се до подвижния състав или инфраструктурата.

*Член 16***Периодични проверки**

1. За да остане едно удостоверение валидно, неговият притежател минава периодични прегледи и/или тестове, отнасящи се до изискванията, посочени в член 11, параграфи 2 и 3. По отношение на медицинските изисквания се спазва минималната честота съгласно разпоредбите на раздел 3.1 от приложение II. Тези медицински прегледи се провеждат от или под наблюдението на акредитирани или признати лекари съгласно член 20. По отношение на общите професионални познания се прилагат разпоредбите на член 23, параграф 8.

При подновяването на свидетелство компетентният орган проверява в регистъра, предвиден в член 22, параграф 1, буква а), дали машинистът отговаря на изискванията, посочени в първа алинея от настоящия параграф.

2. За да остане едно удостоверение валидно, неговият притежател минава периодични изпити и/или тестове, отнасящи се до изискванията, посочени в членове 12 и 13. Честотата на тези изпити и/или тестове се определя от железопътното предприятие или управителя на инфраструктура, който назначава или наема машиниста, съгласно собствената му система за управление на безопасността, като се спазва минималната честота, установена в приложение VII.

За всяка от тези проверки издаващият орган потвърждава чрез бележка върху удостоверението и в регистъра, предвиден в член 22, параграф 2, буква а), че машинистът отговаря на изискванията, посочени в първата алинея от настоящия параграф.

3. Когато някоя периодична проверка бъде пропусната или даде отрицателен резултат, се прилага процедурата, посочена в член 18.

*Член 17***Прекратяване на заетост**

Когато някой машинист прекрати заетостта си в определено железопътно предприятие или управител на инфраструктура, последният незабавно уведомява компетентния орган.

Свидетелството остава валидно, ако условията по член 16, параграф 1 все още се изпълняват.

Удостоверението става невалидно с прекратяване на заетостта на притежателя му като машинист. Все пак притежателят получава заверен препис от него и от всички документи, удостоверяващи неговото професионално обучение, квалификации, опит и професионална компетентност. Когато се издава удостоверение на машинист, железопътното предприятие или управителят на инфраструктура взема предвид всички тези документи.



Член 18

Наблюдение на машинистите от железопътните предприятия и управителите на инфраструктури

1. От железопътните предприятия и управителите на инфраструктура се изисква да следят и да проверяват дали свидетелствата и удостоверенията на машинистите, които назначават или наемат, са валидни.

Те въвеждат система за наблюдение на своите машинисти. Ако резултатите от това наблюдение поставят под съмнение компетентността на машиниста за извършваната работа и удължаването на валидността на неговото свидетелство или удостоверение, железопътните предприятия и управителите на инфраструктура незабавно предприемат необходимите действия.

2. Ако някой машинист смята, че здравословното му състояние поставя под съмнение пригодността му за работа, той незабавно информира железопътното предприятие или съответно управителя на инфраструктура.

Веднага щом разбере или бъде информиран от лекар, че здравословното състояние на даден машинист се е влошило до такава степен, че поставя под съмнение пригодността му за работа, железопътното предприятие или управителят на инфраструктура незабавно предприема необходимите действия, включително прегледа, описан в раздел 3.1 от приложение II, и ако е необходимо — отнемане на удостоверението и актуализиране на регистъра, предвиден в член 22, параграф 2. Освен това те следва да следят по време на дежурството им машинистите никога да не са под влиянието на вещество, което има вероятност да наруши тяхната концентрация, внимание или поведение. Компетентният орган бива информиран незабавно за всички случаи на нетрудоспособност за повече от три месеца.

ГЛАВА V

ФУНКЦИИ И РЕШЕНИЯ НА КОМПЕТЕНТНИЯ ОРГАН

Член 19

Функции на компетентния орган

1. Компетентният орган изпълнява следните функции по прозрачен и недискриминационен начин:

- а) издаване и подновяване на свидетелства и издаване на дубликати, както е предвидено в членове 6 и 14;
- б) осигуряване на периодични прегледи и/или тестове, както е предвидено в член 16, параграф 1;
- в) спиране действието и отнемане на свидетелства и уведомяване на издаващата организация за обосновани искания за прекратяване на удостоверения, както е предвидено в член 29;
- г) ако това е посочено от държавата-членка, признаване на лица или организации, както е предвидено в членове 23 и 25;

▼B

- д) осигуряване на публикуването и актуализирането на регистър на акредитираните или признати лица и органи, както е предвидено в член 20;
- е) водене и актуализиране на регистър на свидетелствата, предвиден в член 16, параграф 1 и член 22, параграф 1;
- ж) мониторинг на процеса по издаване на удостоверения на машинистите, както е предвидено в член 26;
- з) провеждане на проверки, както е предвидено в член 29;
- и) установяване на национални критерии за изпитващите, както е предвидено в член 25, параграф 5.

Компетентният орган отговаря бързо на исканията за информация и незабавно предоставя допълнителна информация по всяко искане, когато подготвя свидетелствата.

2. Компетентният орган не възлага функциите, посочени в букви в), ж) и и) от параграф 1, на трети лица.

3. Всяко възлагане на функции е прозрачно и недискриминационно и не поражда конфликт на интереси.

4. Когато някой компетентен орган възлага или сключва договор за изпълнение на функции, посочени в параграф 1, буква а) или б), на някое железопътно предприятие, това е съобразено с поне едно от следните условия:

- а) железопътното предприятие издава свидетелства само на собствените си машинисти;
- б) железопътното предприятие не се ползва с изключителни права на съответната територия за нито една от възложените или предоставени за изпълнение с договор функции.

5. Когато някой компетентен орган възлага или сключва договор за изпълнение на функции, от упълномощения представител или изпълнител се изисква при изпълнението на такива функции да се спазват задълженията, наложени на компетентните органи от настоящата директива.

6. Когато някой компетентен орган делегира или сключва договор за изпълнението на функции, той осигурява система за контрол на изпълнението на тези функции и следи за спазването на условията, посочени в параграфи 2, 4 и 5.

*Член 20***Акредитиране и признаване**

1. Лицата или органите, акредитирани по настоящата директива, се акредитират от орган по акредитирането, определен от съответната държава-членка. Процесът на акредитиране се основава на критерии за независимост, компетентност и безпристрастност, като съответните Европейски стандарти серия EN 45 000, и на оценяването на досие, внесено от кандидатите, които представят подходящи доказателства за своите умения в съответната област.

▼B

2. Като алтернатива на акредитирането, предвидено в параграф 1, някоя държава-членка може да предвиди лицата или органите, признати съгласно настоящата директива, да бъдат признати от компетентния орган или от друг орган, определен от съответната държава-членка. Признаването се основава на критерии за независимост, компетентност и безпристрастност. Все пак в случаите, когато търсената компетентност се среща изключително рядко, е възможно изключение от това правило, след като Комисията даде положително мнение съгласно процедурата по регулиране, посочена в член 32, параграф 2.

Критерият за независимост не се прилага при провеждане на обучението, посочено в член 23, параграфи 5 и 6.

3. Компетентният орган следи за публикуването и актуализирането на регистър на лицата и органите, акредитирани или признати съгласно настоящата директива.

*Член 21***Решения на компетентния орган**

1. Компетентният орган излага мотивите за своите решения.
2. Компетентният орган следи за въвеждането на административна процедура за обжалване, която да позволява на работодателите и машинистите да изискват преразглеждането на решение, отнасящо се до което и да е искане по настоящата директива.
3. Държавите-членки предприемат необходимите мерки за осигуряване на съдебен контрол върху решенията на компетентния орган.

*Член 22***Регистри и обмен на информация**

1. От компетентните органи се изисква да:
 - а) водят регистър на всички издадени, актуализирани, подновени, изменени, изтекли, със спряно действие, отнети или обявени за изгубени, откраднати или унищожени свидетелства. Този регистър съдържа за всяко свидетелство данните, посочени в раздел 4 от приложение I, до които се осигурява достъп посредством националния номер, определен за всеки машинист. Той се актуализира редовно;
 - б) предоставят, при обосновано искане, информация за състоянието на такива свидетелства на компетентните органи на другите държави-членки, на Агенцията или на всеки работодател на машинисти.
2. От всяко железопътно предприятие и управител на инфраструктура се изисква да:
 - а) води регистър или да следи за воденето на регистър на всички издадени, актуализирани, подновени, изменени, изтекли, със спряно действие, отнети или обявени за изгубени, откраднати или унищожени удостоверения. Този регистър съдържа за всяко удостоверение данните, посочени в раздел 4 от приложение I, както и данни, отнасящи се до периодичните проверки, предвидени в член 16. Той се актуализира редовно;

▼B

- б) сътрудничи на компетентния орган на държавата-членка, в която е седалището му, за целите на обмена на информация с него и предоставянето на достъп до искани данни;
- в) предоставя информация за съдържанието на такива удостоверения на компетентните органи на другите държави-членки по тяхно искане, когато това се изисква като следствие от техни транснационални дейности.
3. Машинистите имат право на достъп до свързаните с тях данни, които се съхраняват в регистъра на компетентните органи и железопътните предприятия, и при поискване получават извлечение от тези данни.
4. Компетентните органи си сътрудничат с Агенцията, за да осигурят оперативната съвместимост на регистрите, предвидени в параграфи 1 и 2.

За тази цел Комисията приема до 4 декември 2008 г. въз основа на проект, подготвен от Агенцията, основните параметри на регистрите, които следва да бъдат създадени, като например данни, подлежащи на вписване, формата им и протокола за обмен на данни, права на достъп, срок на съхранение на данните и процедури, които се следват при несъстоятелност. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, като я допълнят, се приемат съгласно процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 32, параграф 3.

5. Компетентните органи, управителите на инфраструктури и железопътните предприятия осигуряват съответствието с Директива 95/46/ЕО на регистрите, предвидени в параграфи 1 и 2, както и на начините на воденето им.
6. Агенцията осигурява съответствието на системата, предвидена в параграф 2, букви а) и б), с Регламент (ЕО) № 45/2001.

ГЛАВА VI

ОБУЧЕНИЕ И ИЗПИТИ ЗА МАШИНИСТИ*Член 23***Обучение**

1. Обучението на машинистите включва част, отнасяща се до свидетелството и отразяваща общите професионални познания, описани в приложение IV, и част, отнасяща се до удостоверението и отразяваща специфичните професионални познания, описани в приложения V и VI.

▼B

2. Методът на обучение отговаря на критериите, изложени в приложение III.
3. Целите на обучението са определени в приложение IV за свидетелството и в приложения V и VI за удостоверението. Тези подробни цели на обучението могат да бъдат допълнени или от:
 - а) приложимите TCOC, приети в съответствие Директива 96/48/ЕО или Директива 2001/16/ЕО. В този случай Комисията осигурява съответствието между TCOC и приложения IV, V и VI; или,
 - б) от критериите, предложени от Агенцията съгласно член 17 от Регламент (ЕО) № 881/2004. Тъй като са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, като я допълнят, тези критерии се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 32, параграф 3.
4. Съгласно член 13 от Директива 2004/49/ЕО държавите-членки вземат мерки за осигуряване на справедлив и недискриминационен достъп на кандидат-машинистите до обучението, необходимо за изпълнение на условията за получаване на свидетелство и на удостоверение.
5. Задачите на обучението, отнасящи се до общите професионални познания, предвидени в член 11, параграф 4, до езиковите познания, предвидени в член 12, и до професионалните познания, свързани с подвижния състав, предвидени в член 13, параграф 1, се изпълняват от лица или органи, които са акредитирани или признати съгласно член 20.
6. Задачите на обучението, отнасящи се до познания за инфраструктурата, предвидени в член 13, параграф 2, включително познаването на маршрутите и правилата и процедурите за експлоатация, се изпълняват от лица или органи, които са акредитирани или признати от държавата-членка, в която е разположена инфраструктурата.
7. По отношение на свидетелствата продължава да се прилага общата система за признаване на професионалните квалификации, въведена с Директива 2005/36/ЕО, за признаването на професионалната квалификация на машинисти, които са граждани на държава-членка и са получили свидетелството си за обучение в трета страна.
8. Въвежда се система за непрекъснат процес на обучение, за да се осигури поддържането на уменията на персонала съгласно точка 2, буква д) от приложение III към Директива 2004/49/ЕО.

*Член 24***Разходи за обучение**

1. Държавите-членки вземат необходимите мерки за избягване на неоснователното облагодетелстване на железопътно предприятие или управител на инфраструктура от инвестициите, договорени за обучението на машинист от друго железопътно предприятие или управител на инфраструктура, в случаите когато съответният машинист доброволно напуска това железопътно предприятие или управител на инфраструктура.

▼B

2. На прилагането на настоящия член се отделя специално внимание в доклада, предвиден в член 33, по-конкретно във връзка с буква е) от него.

*Член 25***Изпити**

1. Изпитите и изпитващите, предвидени за целите на проверката на необходимата квалификация, се определят:

а) за частта, отнасяща се до свидетелството — от компетентния орган, когато се определя процедурата, която трябва да се следва за получаване на свидетелство съгласно член 14, параграф 1;

б) за частта, отнасяща се до удостоверение — от железопътното предприятие или от управителя на инфраструктурата, когато се определя процедурата, която трябва да се следва за получаване на удостоверение съгласно член 15.

2. Изпитите, предвидени в параграф 1, се ръководят от компетентни изпитващи, акредитирани или признати съгласно член 20, и се организират така, че да се избягва всякакъв конфликт на интереси.

3. Оценяването на познанията за инфраструктурата, включително познаването на маршрутите и правилата за експлоатация, се извършва от лица или органи, акредитирани или признати от държавата-членка, в която е разположена инфраструктурата.

4. Изпитите, предвидени в параграф 1, се организират така, че да се избягва всякакъв конфликт на интереси, без да се засяга възможността изпитващият да е свързан с железопътното предприятие или управителя на инфраструктурата, издаващи удостоверението.

5. Изборът на изпитващи и изпити може да бъде подчинен на критерии на Общността, определени въз основа на проект, подготвен от Агенцията. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, като я допълнят, се приемат в съответствие процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 32, параграф 3. При наложителни причини от неотложен характер Комисията може да използва процедурата за неотложни случаи, посочена в член 32, параграф 4.

При отсъствието на такива критерии на Общността компетентните органи въвеждат национални критерии.

6. В края на учебния курс се провеждат теоретични и практически изпити. Способността да се управлява машината се оценява по време на тестове за управление в мрежата. За проверка на прилагането на правилата за експлоатация и справянето на машиниста с особено трудни ситуации могат да се използват също и програми за симулация.



ГЛАВА VII

ОЦЕНКА

Член 26

Стандарти за качество

Компетентните органи следят всички дейности, свързани с обучение, оценка на уменията и подновяване на свидетелства и удостоверения, да подлежат на непрекъснато наблюдение по система от стандарти за качество. Тя няма да се прилага за дейности, вече обхванати от системите за управление на безопасността, въведени от железопътните предприятия и управителите на инфраструктури съгласно Директива 2004/49/ЕО.

Член 27

Независима оценка

1. Във всяка държава-членка се провежда независима оценка на процедурите по придобиване и оценка на професионалните познания и компетентност, както и на системата за издаване на свидетелства и удостоверения, на периоди не по-големи от пет години. Тя не се прилага за дейности, вече обхванати от системите за управление на безопасността, въведени от железопътните предприятия и управителите на инфраструктури съгласно Директива 2004/49/ЕО. Тази оценка се провежда от квалифицирани лица, които не участват в съответните дейности.

2. Резултатите от тази независима оценка надлежно се документират и се представят на вниманието на съответните компетентни органи. Ако е необходимо, държавите-членки приемат мерки за отстраняването на всякакви пропуски, открити при независимата оценка.

ГЛАВА VIII

ДРУГИ ЧЛЕНОВЕ НА ЕКИПАЖА

Член 28

Доклад относно другите членове на екипажа

1. В доклад, който се представя до 4 юни 2009 г., и като отчита ТСОС за експлоатация и управление на движението, разработени по директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО, Агенцията определя характеристиките и задачите на другите членове на екипажа, които осъществяват критични за безопасността функции и чиято професионална квалификация следователно допринася за безопасността на железниците, които следва да бъдат уредени на общностно равнище посредством система от свидетелства и/или удостоверения, която може да бъде подобна на системата, въведена от настоящата директива.

2. Въз основа на този доклад до 4 юни 2010 г. Комисията представя доклад и, когато е уместно, внася законодателно предложение за система за сертифициране на другите членове на екипажа, посочени в параграф 1.



ГЛАВА IX
ПРОВЕРКИ И САНКЦИИ

Член 29

Проверки от компетентния орган

1. Компетентният орган по всяко време може да направи проверка във влаковете, движещи се в неговия район на компетентност, дали машинистите на влакове притежават документи, издадени в съответствие с настоящата директива.
2. Въпреки проверките, предвидени в параграф 1, при проява на небрежност на работното място компетентният орган може да провери дали съответният машинист отговаря на изискванията, предвидени в член 13.
3. Компетентният орган може да проведе анкети по отношение спазването на изискванията на настоящата директива от машинистите, железопътните предприятия, управителите на инфраструктури, изпитващите и центровете за обучение, извършващи дейност в неговия район на компетентност.
4. Ако компетентният орган сметне, че машинист вече не отговаря на едно или повече от изискваните условия, той предприема следните мерки:
 - а) ако се касае за свидетелство, издадено от компетентния орган, компетентният орган спира действието на свидетелството. Спирането е временно или постоянно, в зависимост от обхвата на създадените за железопътната безопасност проблеми. Органът незабавно уведомява съответния машинист и неговия работодател за мотивираното си решение, без да се засяга правото на обжалване, предвидено в член 21. Той посочва процедурата, която трябва да се следва за възстановяване на свидетелството;
 - б) ако се касае за свидетелство, издадено от компетентните органи на друга държава-членка, компетентният орган се обръща към тези органи и представя обосновано искане или за провеждането на по-подробна проверка, или за спиране действието на свидетелството. Представилият искането компетентен орган информира Комисията и другите компетентни органи за своето искане. Органът, издал свидетелството, разглежда искането в срок четири седмици и уведомява другия орган за своето решение. Органът, издал свидетелството, уведомява също така Комисията и другите компетентни органи за своето решение. Всеки компетентен орган може да забрани на машинистите да действат в района на неговата компетентност до получаване на съобщение за решението на издаващия орган;
 - в) ако се касае за удостоверение, компетентният орган се обръща към издаващия орган и изисква или провеждането на по-подробна проверка, или спиране действието на удостоверението. Издаващият орган предприема съответните мерки и докладва на компетентния орган в срок четири седмици. Компетентният орган може да забрани на машинистите да извършват дейности в района на неговата компетентност до получаване на доклада от издаващия орган, като информира Комисията и другите компетентни органи за това решение.

▼B

Във всеки случай, ако компетентният орган сметне, че машинист създава сериозна заплаха за безопасността на железниците, той незабавно предприема необходимите действия, като например искане до управителя на инфраструктурата да спре влака и да забрани на машиниста да действа в района на неговата компетентност, колкото дълго е необходимо. Той информира Комисията и другите компетентни органи за всяко такова решение.

Във всички случаи компетентният орган или определеният за това орган актуализира регистъра, предвиден в член 22.

5. Ако компетентен орган сметне, че решението, взето от компетентния орган на друга държава-членка съгласно параграф 4, не е съобразено със съответните критерии, въпросът се отнася до Комисията, която дава своето мнение в срок три месеца. Ако е необходимо, на съответната държава-членка се предлагат коригиращи мерки. В случай на несъгласие или спор въпросът се отнася до Комитета, посочен в член 32, параграф 1, и Комисията предприема необходимите мерки съгласно процедурата по регулиране, посочена в член 32, параграф 2. Всяка държава-членка може да продължи забраната определен машинист да извършва дейности на територията ѝ съгласно параграф 4, докато въпросът бъде решен съгласно настоящия параграф.

*Член 30***Санкции**

Без да се засягат каквито и да е други наказания или процедури, въведени от настоящата директива, държавите-членки установяват правила за санкциите, приложими при нарушения на националните разпоредби, приети съгласно настоящата директива, и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции са ефективни, съразмерни, недискриминационни и възпиращи. Държавите-членки нотифицират Комисията за тези разпоредби най-късно до датата, посочена в член 36, параграф 1, първа алинея, и незабавно я информират за всякакви последващи изменения, които ги засягат.

ГЛАВА X

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ*Член 31***Адаптиране на приложенията**

1. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящата директива, като адаптират приложенията към научно-техническия прогрес, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 32, параграф 3. При наложителни причини от неотложен характер Комисията може да използва процедурата за неотложни случаи по член 32, параграф 4.

2. Когато измененията се отнасят до здравето и условията за безопасност, Комисията осигурява провеждането на консултации със социалните партньори преди тяхното подготвяне.

▼B*Член 32***Комитет**

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден съгласно член 21 от Директива 96/48/ЕО.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Срокът, посочен в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.
3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.
4. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1, 2, 4 и 6 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

*Член 33***Доклад**

Агенцията оценява развитието на процедурата по сертифициране на влакови машинисти съгласно настоящата директива. Тя представя пред Комисията не по-късно от четири години след приемането на основните параметри на регистрите, посочени в член 22, параграф 4, доклад, включващ, когато е уместно, подобрения в системата, които следва да се извършат по отношение на:

- а) процедурите за издаване на свидетелства и удостоверения;
- б) акредитирането на центровете за обучение и на изпитващите;
- в) въведената от компетентните органи система за качество;
- г) взаимното признаване на удостоверения;
- д) адекватността на изискванията към обучението, определени в приложения IV, V и VI във връзка със структурата на пазара, и категориите, посочени в член 4, параграф 2 буква а);
- е) взаимната връзка между регистрите и мобилността на пазара на труда.

Освен това в този доклад Агенцията може, ако е уместно, да препоръча мерки по отношение на теоретичните и практическите изпити за професионални познания на кандидатите за издаване на хармонизирано удостоверение за подвижния състав и съответната инфраструктура.

Въз основа на тези препоръки Комисията предприема подходящи мерки и предлага, ако е необходимо, промени в настоящата директива.



Член 34

Използване на смарткарти

До 4 декември 2012 г. Агенцията разглежда възможността за използването на смарткарта, комбинираща свидетелството и удостоверенията, предвидени в член 4, и подготвя анализ на разходите и ползите.

Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива във връзка с техническите и оперативните спецификации за смарткартите, се приемат въз основа на проект, изготвен от Агенцията, и в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 32, параграф 3.

Ако въвеждането на смарткартите не налага никакви промени в текста на настоящата директива и нейните приложения, спецификациите на смарткартите могат да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 32, параграф 2.

Член 35

Сътрудничество

Държавите-членки си съдействат при въвеждането на настоящата директива. Компетентните органи си сътрудничат по време на етапа на въвеждане.

Агенцията подпомага това сътрудничество и организира подходящи срещи с представители на компетентните органи.

Член 36

Въвеждане

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива преди 4 декември 2009 г. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текстовете на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива. Комисията информира останалите държави-членки за това.

3. Задълженията за транспониране и изпълнение на настоящата директива не се прилагат за Кипър и Малта, докато на тяхната територия не бъде изградена железопътна система.

Член 37

Постепенно въвеждане и преходни периоди

Настоящата директива се въвежда постепенно, както е посочено по-долу.

1. Регистрите, предвидени в член 22, се въвеждат до две години след приемането на основните параметри на регистрите, посочени в член 22, параграф 4.

▼B

2. а) До две години след приемането на основните параметри на регистрите, посочени в член 22, параграф 4, удостоверенията или свидетелствата се издават в съответствие с настоящата директива, без да се засягат разпоредбите на точка 3, на машинисти, извършващи презгранични услуги, услуги за каботажен превоз или услуги по превоз на товари в друга държава-членка, или работещи на територията на най-малко две държави-членки.

От същата дата всички машинисти на влакове, извършващи посочените по-горе услуги, включително тези, които още не притежават свидетелства или удостоверения в съответствие с настоящата директива, спазват изискването за редовни проверки, предвидени в член 16.

- б) До две години от въвеждането на регистрите, предвидени в точка 1, всички нови свидетелства и удостоверения се издават в съответствие с настоящата директива, без да се засягат разпоредбите на точка 3.

- в) До седем години от въвеждането на регистрите, предвидени в точка 1, всички машинисти следва да притежават свидетелства и удостоверения в съответствие с настоящата директива. Издаващите органи вземат предвид вече придобитата от всеки машинист професионална компетентност по такъв начин, че това изискване да не поражда ненужни административни и финансови тежести. Правата за управление, получени преди това от машинистите, се запазват, доколкото е възможно. Все пак издаващите органи могат да решат, че за отделни машинисти или съответно групи от машинисти са необходими допълнителни изпити и/или обучение за получаването на свидетелства и/или удостоверения съгласно настоящата директива.

3. Машинистите, придобили право на управление на влакове и локомотиви съгласно разпоредбите, действащи до прилагането на разпоредбите на точка 2, буква а) или б), могат да продължат да упражняват своята професионална дейност въз основа на тези права и без да се прилагат разпоредбите на настоящата директива, до седем години от въвеждането на регистрите, предвидени в точка 1.

В случаите на стажант-машинисти, които са започнали утвърдена учебна програма или утвърден курс за обучение преди прилагането на точка 2, букви а) или б), държавите-членки могат да издадат удостоверения на тези стажанти в съответствие с действащите национални разпоредби.

За машинистите и стажант-машинистите, посочени в настоящата точка, съответният компетентен орган или органи могат, в изключителни случаи, да допуснат изключение от медицинските изисквания, определени в приложение II. Валидността на всяко свидетелство, издадено с такова изключение, се ограничава до територията на съответната държава-членка.

4. Компетентните органи, железопътните предприятия и управителите на инфраструктура следят за постепенното въвеждане на периодични проверки, съответстващи на тези, предвидени в член 16, за машинисти, които не притежават свидетелства и удостоверения в съответствие с настоящата директива.

▼B

5. При искане от държава-членка Комисията изисква Агенцията, консултирайки се с тази държава-членка, да извърши анализ на разходите и ползите от прилагането на разпоредбите на настоящата директива, за да обучи машинисти, действащи изключително на територията на тази държава-членка. Анализът на разходите и ползите покрива период от десет години. Този анализ на разходите и ползите се представя пред Комисията до две години от въвеждането на регистрите, предвидени в точка 1.

Ако анализът на разходите и ползите показва, че разходите от прилагането на разпоредбите на настоящата директива за такива машинисти на влакове надхвърлят ползите, Комисията приема решение съгласно процедурата по регулиране, посочена в член 32, параграф 2, до шест месеца след представянето на резултатите от анализа на разходите и ползите. Може да бъде взето решение разпоредбите на точка 2, букви б) и в) от настоящия член да не се прилагат за такива машинисти на влакове на територията на съответната държава-членка за срок до десет години.

Не по-късно от 24 месеца преди изтичането на срока на това временно изключение Комисията, вземайки предвид съответното развитие в железопътния отрасъл на съответната държава-членка, може при спазване на процедурата по регулиране, посочена в член 32, параграф 2, да изиска от Агенцията извършването на друг анализ на разходите и ползите, който да бъде представен на Комисията не по-късно от 12 месеца преди изтичането на срока на това временно изключение. Комисията взема решение в съответствие с процедурата, описана във втората алинея от настоящата точка.

*Член 38***Влизане в сила**

Настоящата директива влиза в сила в деня след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 39

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.



ПРИЛОЖЕНИЕ I

ОБРАЗЕЦ НА ОБЩНОСТТА ЗА СВИДЕТЕЛСТВО И ХАРМОНИЗИРАНО ДОПЪЛНИТЕЛНО УДОСТОВЕРЕНИЕ

1. ХАРАКТЕРИСТИКИ НА СВИДЕТЕЛСТВОТО

Физическите характеристики на свидетелството за локомотивен машинист следва да съответстват на ISO стандарти 7810 и 7816—1.

Картата следва да бъде изработена от поликарбонат.

Методите за проверка на характеристиките на свидетелствата за управление с оглед гарантиране на спазването на международните стандарти следва да отговарят на ISO стандарт 10373.

2. СЪДЪРЖАНИЕ НА СВИДЕТЕЛСТВОТО

Лицевата страна на свидетелството следва да съдържа:

- а) думите „Свидетелство на локомотивен машинист“, изписани с едър шрифт на езика или езиците на държавата-членка, издаваща свидетелството;
- б) наименованието на държавата-членка, издаваща свидетелството;
- в) отличителния знак на държавата-членка, издаваща свидетелството, в съответствие с кода на страната по ISO 3166, отпечатан в негатив в син правоъгълник и обграден от дванадесет жълти звезди, подредени в кръг;
- г) специфична за издаденото свидетелство информация, която е номерирана, както следва:
 - i) фамилно име на притежателя;
 - ii) друго(и) име(на) на притежателя;
 - iii) дата и място на раждане на притежателя;
 - iv) — дата на издаване на свидетелството,
— дата на изтичане на срока на валидност на свидетелството,
— наименование на издаващия орган,
— референтен номер, даден на служителя от работодателя (незадължително);
 - v) номер на свидетелството, който дава достъп до данните в националния регистър;
 - vi) снимка на притежателя;
 - vii) подпис на притежателя;
 - viii) място на постоянно пребиваване или пощенски адрес на притежателя (незадължително);
- д) думите „Образец на Европейските общности“ на езика или езиците на държавата-членка, издаваща свидетелството, и думите „Свидетелство за управление на локомотив“ на другите езици на Общността, отпечатани в жълто като фон на свидетелството;

▼B

е) референтни цветове:

— синьо: рефлексно синьо по цветовата палитра „Пантон“ (Pantone),

— жълто: жълто по цветовата палитра „Пантон“ (Pantone);

ж) допълнителна информация или медицински ограничения за употреба, наложени от компетентен орган в съответствие с приложение II, изразени чрез кодови означения.

Кодовете се определят от Комисията в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 32, параграф 2, въз основа на препоръка от Агенцията.

3. УДОСТОВЕРЕНИЕ

Удостоверението следва да съдържа:

а) фамилно име на притежателя;

б) друго(и) име(на) на притежателя;

в) дата и място на раждане на притежателя;

г) — дата на издаване на удостоверението,

— дата на изтичане на срока на валидност на удостоверението,

— наименование на издаващия орган,

— референтен номер, даден на служителя от работодателя (незадължително);

д) номер на свидетелството, който дава достъп до данните в националния регистър;

е) снимка на притежателя;

ж) подпис на притежателя;

з) място на постоянно пребиваване или пощенски адрес на притежателя (незадължително);

и) име и адрес на железопътното предприятие или управителя на инфраструктура, за които на машиниста е разрешено да управлява влак;

й) категорията, в която на притежателя е разрешено да управлява влак;

к) вида или видовете подвижен състав, които притежателят има право да управлява;

л) инфраструктурите, в рамките на които притежателят има право да управлява влак;

м) друга допълнителна информация или ограничения;

н) езикови умения.

4. МИНИМАЛНИ ДАННИ, ВКЛЮЧЕНИ В НАЦИОНАЛНИТЕ РЕГИСТРИ

а) Данни, отнасящи се до свидетелството:

Всички данни, съдържащи се в свидетелството, както и данните, отнасящи се до изискванията за проверка, предвидени в членове 11 и 16.

б) Данни, отнасящи се до удостоверението:

Всички данни, съдържащи се в удостоверението, както и данните, отнасящи се до изискванията за проверка, предвидени в членове 12, 13 и 16.

▼B*ПРИЛОЖЕНИЕ II***МЕДИЦИНСКИ ИЗИСКВАНИЯ****1. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ**

1.1. Машинистите не следва да страдат от заболявания, нито да следват лечение, да приемат лекарства или вещества, които биха могли да причинят:

- внезапна загуба на съзнание,
- намалено внимание или концентрация,
- внезапна неработоспособност,
- загуба на равновесие или координация,
- значително ограничена подвижност.

1.2. Зрение

Следва да бъдат изпълнени следните изисквания по отношение на зрението:

- зрителна острота на разстояние, със или без корекция: 1,0; минимум 0,5 за по-слабото око,
- максимални коригиращи лещи: далекогледство + 5/късогледство — 8. Дерогации са позволени в изключителни случаи след консултация със специалист по очни болести. След това решението се взема от лекаря,
- зрение на близки и средни разстояния: достатъчно, със или без корекция,
- контактните лещи и очилата са разрешени, ако се извършват редовни прегледи от специалист,
- нормално цветоусещане: използване на стандартен тест, например Ишихара, както и на други стандартни тестове, ако е необходимо,
- зрително поле: пълно,

▼M1

- зрение на двете очи: ефективно,

▼B

- бинокулярно виждане: ефективно,
- разпознаване на цветни сигнали: тестът се базира на разпознаване на отделни цветове, а не на относителни разлики,
- контрастна чувствителност: добра,
- отсъствие на прогресивни очни заболявания,
- имплантирани лещи, кератотомии и кератектомии се позволяват само при условие че се проверяват ежегодно или с периодичност, определена от лекаря,

▼B

- устойчивост на заслепяване,
- не са разрешени оцветените контактни лещи и фотохроматичните лещи. Разрешават се лещи с филтър за ултравиолетови лъчи.

1.3. Изисквания към слуха и говора

Достатъчен слух, потвърден с аудиограма, например:

- достатъчно добър слух за провеждане на телефонен разговор и за чуване на предупредителни звуци и радиосъобщения.

Като насока следва да се вземат следните стойности:

- увреждането на слуха не следва да надхвърля 40 dB при 500 и 1000 Hz,
- увреждането на слуха не следва да надхвърля 45 dB при 2 000 Hz за ухото с по-лоша въздушна проводимост на звук,
- отсъствие на нарушения във вестибуларния апарат,
- отсъствие на хронични говорни разстройства (като се има предвид необходимостта от ясна и отчетлива размяна на съобщения),
- при особени случаи се разрешава използването на слухови апарати.

1.4. Бременност

В случай на лоша поносимост или патологично състояние бременността следва да се смята за причина за временно изключване на машинистите. Следва да се прилагат правните разпоредби, защитаващи бременните машинисти.

2. МИНИМАЛНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕГЛЕДА ПРЕДИ НАЗНАЧАВАНЕТО

2.1. Медицински прегледи:

- общ медицински преглед,
- преглед на сетивните функции (зрение, слух, цветово възприятие),
- тестове на кръв или урина, с които се проверява и за захарен диабет, доколкото са необходими, за да се прецени физическата годност на кандидата,
- електрокардиограма (ЕКГ) в състояние на покой,
- тестове за психотропни вещества, например забранени наркотични вещества или психотропни лекарствени продукти, и злоупотреба с алкохол, която поставя под въпрос годността за работа,
- когнитивни: внимание и концентрация; памет; възприятие; разсъждение,
- общуване,
- психомоторни: време за реакция, координация на ръцете.

▼B

2.2. Психологически преглед за професионална пригодност

Целта на психологическия преглед за професионална пригодност е да се подпомогне назначаването и управлението на персонала. Съдържанието на психологическата оценка следва да се определи, като се има предвид, че при прегледа следва да се прецени дали при кандидата за машинист не са установени недостатъчни психологически качества за професията, особено при работните умения или свързани личностни фактори, които биха могла да се отразят върху безопасното изпълнение на задълженията му.

3. ПЕРИОДИЧНИ ПРЕГЛЕДИ СЛЕД НАЗНАЧАВАНЕТО

3.1. Честота

Медицинските прегледи (физическа годност) следва да се провеждат поне веднъж на всеки три години до навършване на 55-годишна възраст, а след това — ежегодно.

В допълнение към тази периодичност лекарят, признат или акредитиран по член 20, следва да увеличи честотата на прегледите, ако това се налага от здравословното състояние на члена на персонала.

Без да се засяга член 16, параграф 1, когато е налице причина за съмнение, че притежателят на свидетелството или удостоверението вече не отговаря на медицинските изисквания, предвидени в раздел 1 от приложение II, следва да бъде извършен подходящ медицински преглед.

Физическата годност следва да се проверява редовно и винаги след възникване на трудова злополука или след всеки период на отсъствие след инцидент, при който са засегнати хора. Признатият или акредитиран по член 20 лекар може да реши да извърши подходящ допълнителен медицински преглед, особено след отпуск по болест, продължил не по-малко от 30 дни. Работодателят следва да поиска от лекаря, признат или акредитиран по член 20, да провери физическата годност на машиниста, ако работодателят е следвало да изтегли машиниста от служба по причини за безопасност.

3.2. Минимално съдържание на периодичния медицински преглед

Ако машинистът отговаря на критериите, изисквани при прегледа, провеждан преди назначаването, периодичните прегледи следва да включват най-малко:

- общ медицински преглед,
- преглед на сетивните функции (зрение, слух, цветово възприятие),
- тестове на кръв или урина за откриване на захарен диабет и други заболявания, както е показано от клиничния преглед,
- тестове за наркотици, ако е клинично показано.

Освен това за локомотивни машинисти на възраст над 40 години се изисква и ЕКГ в състояние на покой.



ПРИЛОЖЕНИЕ III

МЕТОД НА ОБУЧЕНИЕ

Следва да се постигне добър баланс между теоретичното обучение (учебни занятия и демонстрации) и практическото обучение (учебен стаж, управление под наблюдение и управление без наблюдение по коловози, затворени за учебни цели).

Обучението с компютър следва да бъде прието за самостоятелно овладяване на правилата за експлоатация, сигнализиране в определени ситуации и др.

Използването на симулатори, макар и да не е задължително, може да бъде полезно за ефективното обучение на машинистите; симулаторите са особено полезни за обучение в необичайни работни условия или за рядко прилагани правила. Особеното им преимущество е, че предлагат възможност чрез практически упражнения да бъдат придобити знания за ситуации, които не могат да бъдат упражнени в реалния живот. По правило следва да бъдат използвани симулатори от най-последно поколение.

По отношение на придобиването на знания за маршрутите предпочитаният подход следва да бъде този, при който локомотивният машинист придружава друг машинист за определен брой пътувания по този път, както през деня, така и през нощта. Като един от възможните алтернативни методи за обучение могат да бъдат използвани видеозаписи на маршрутите, видени от кабината на машиниста.

▼ **M1***ПРИЛОЖЕНИЕ IV***ОБЩИ ПРОФЕСИОНАЛНИ ЗНАНИЯ И ИЗИСКВАНИЯ ВЪВ
ВРЪЗКА СЪС СВИДЕТЕЛСТВОТО**

Целта на „общото обучение“ е да се осигури „обща“ компетентност по всички аспекти, които са от значение за професията на локомотивния машинист. В тази връзка общото обучение ще се съсредоточи върху основните приложими знания и принципи, независимо от вида и характера на подвижния състав или инфраструктурата. То може да бъде организирано без практически упражнения.

Компетентността по отношение на специфични видове подвижен състав или по отношение на безопасността и експлоатационните правила и техники за дадената инфраструктура не е част от „общата“ компетентност. Обучението за осигуряване на компетентност по отношение на специфичен подвижен състав или инфраструктура е свързано с удостоверението на машиниста и е определено в приложения V и VI.

Общото обучение обхваща точки от 1 до 7, изброени по-долу. Редът, в който са изброени, не е редът на приоритетност.

Глаголите, използвани в списъка, посочват вида компетентност, която се очаква да бъде постигната от обучаващия се. Тяхното значение е описано в следната таблица:

Вид компетентност	Описание
да знае, да опише	описва придобиването на знания (данни, факти), които са необходими, за да бъдат разбрани различните връзки
да разбира, да идентифицира	описва идентифицирането и запаметяването на контекст, изпълняването на задачи и разрешаването на проблеми в определена рамка

(1) Работа, работна среда, роля и отговорност на машиниста в процеса на железопътната експлоатация, професионални и лични изисквания от задълженията на машиниста

- а) да знае общата насока на законодателството и правилата, приложими към железопътната експлоатация и безопасност (изисквания и процедури относно сертифицирането на машинисти, опасни товари, опазване на околната среда, защита от пожар и др.);
- б) да разбира специфичните изисквания и професионалните и личните изисквания (работи предимно сам, работа на смени на 24-часов цикъл, индивидуална защита и сигурност, разчитане и актуализиране на документи и др.);
- в) да разбира типовете поведение, които имат отношение към безопасността отговорности (медикаменти, алкохол, наркотици и други психоактивни вещества, болест, стрес, умора и др.);
- г) да идентифицира референтните и оперативните документи (напр. правилник, маршрутна книга, наръчник на машиниста и др.);
- д) да идентифицира отговорностите и функциите на участващите лица;

▼ M1

- е) да разбира важността на прецизността при изпълнението на задълженията и при методите на работа;
 - ж) да разбира здравословните и безопасни условия на труд (напр. правила за поведение на и в близост до коловозите, правила за поведение за безопасно качване и слизане от тяговите единици, ергономия, правила за безопасност за персонала, лични предпазни средства и др.);
 - з) да е запознат с поведенчески умения и принципи (управление на стреса, поведение в извънредни ситуации и др.);
 - и) да е запознат с принципите за защита на околната среда (управление на машината по устойчив за околната среда начин и др.).
- (2) Железопътни технологии, включително принципи за безопасност, залегнали в правилата за експлоатация
- а) да е запознат с принципите, правилата и разпоредбите по отношение на безопасността при железопътната експлоатация;
 - б) да идентифицира отговорностите и функциите на участващите лица.
- (3) Основни принципи на железопътната инфраструктура
- а) да е запознат със системните и структурните принципи и параметри;
 - б) да запознат с общите характеристики на коловози, гари, разпределителни гари;
 - в) да е запознат с железопътните конструкции (мостове, тунели, стрелки и др.);
 - г) да е запознат с видовете експлоатация (единична линия, експлоатация по двойна линия и др.);
 - д) да е запознат със системите за сигнализация и системите за управление на движението на влаковете;
 - е) да е запознат с инсталациите, свързани с безопасността (детектори за загрети букси, димни детектори в тунели и др.);
 - ж) да е запознат с тяговото електрооснабдяване (контактна мрежа, трета релса и др.).
- (4) Основни принципи на оперативната комуникация
- а) да знае значимостта на комуникацията и средствата и процедурите за комуникация;
 - б) да идентифицира лицата, с които машинистът трябва да се свърже, и тяхната роля и отговорност (персонал на управителя на инфраструктурата, работни задължения на другите членове на влаковата бригада и др.);
 - в) да идентифицира ситуациите/причините, които изискват започването на комуникация;
 - г) да разбира методите за комуникация.

▼ M1

- (5) Влакове, техният състав и техническите изисквания към тяговите единици, товарните и пътническите вагони и другия подвижен състав
- а) да е запознат с основните видове тяга (електрическа, дизелова, парна и др.);
 - б) да може да опише конструкцията на возилото (талига, каросерия, кабина на машиниста, системи за защита и др.);
 - в) да е запознат със съдържанието и системите за означение;
 - г) да е запознат с документацията за композиране на влака;
 - д) да разбира спирачните системи и изчисляването на показателите им;
 - е) да идентифицира скоростта на влака;
 - ж) да идентифицира максималното натоварване и сили в спряга;
 - з) да е запознат с работата и целта на системата за управление на влака.
- (6) Опасности, свързани с железопътната експлоатация като цяло
- а) да разбира ръководните принципи на безопасността на движението;
 - б) да е запознат с рисковете, свързани с железопътната експлоатация, и с различните средства за ограничаването им;
 - в) да е запознат с инциденти, свързани с безопасността, и да разбира изискваното поведение/реакция;
 - г) да е запознат с процедурите, приложими при произшествия с хора (напр. евакуация).
- (7) Основни принципи във физиката
- а) да разбира усилията в колелото;
 - б) да идентифицира факторите, влияещи върху показателите на ускоряване и спиране (метеорологични условия, спирачно оборудване, намалено сцепление, опесъчаване и др.);
 - в) да разбира принципите на електричеството (електрически вериги, измерване на напрежение и др.).

*ПРИЛОЖЕНИЕ V***ПРОФЕСИОНАЛНИ ПОЗНАНИЯ ЗА ПОДВИЖНИЯ СЪСТАВ И ИЗИСКВАНИЯТА, ОТНАСЯЩИ СЕ ДО УДОСТОВЕРЕНИЕТО**

След завършване на специално обучение за подвижния състав машинистите следва да могат да изпълняват следните задачи:

1. ТЕСТОВЕ И ПРОВЕРКИ ПРЕДИ ЗАМИНАВАНЕ

Машинистите следва да могат да:

- събират документите и необходимото оборудване,
- проверяват мощността на теглителната единица,
- проверяват информацията, въведена в документите на борда на теглителната единица,
- гарантират, извършвайки посочените проверки и тестове, че теглителната единица е в състояние да произведе необходимата теглителна сила и че оборудването за безопасност функционира,
- проверяват наличието и изправността на предписаното оборудване за защита и безопасност при предаването на локомотива или в началото на пътуването,
- извършват рутинни дейности за профилактична поддръжка.

2. ПОЗНАНИЯ ЗА ПОДВИЖНИЯ СЪСТАВ

За да управлява локомотива, машинистът следва да познава всички контролни механизми и индикаторни табла, с които разполага, по-конкретно онези, които се отнасят до:

- локомотивната тяга,
- спирачната система,
- елементите, свързани с безопасността на движението.

За да открива и намира аномалии в подвижния състав, да ги докладва и да определя какво е необходимо, за да бъдат отстранени, а в някои случаи, за да предприеме действия, машинистът следва да е запознат със:

- механичните структури,
- оборудването за окачване и прикачване,
- ходовия механизъм,
- оборудването за безопасност,
- резервоарите за гориво, горивната система, оборудването за изхвърляне на отработени газове,
- смисъла на означенията от вътрешната и външната страна на подвижния състав, по-специално символите, използвани при превоз на опасни стоки,

▼B

- системите за регистрация на пътувания,
- електрическите и пневматичните системи,
- натрупването на електричество и високоволтовите системи,
- оборудването за връзка (радиовръзка на влака и др.),
- уреждането на пътуванията,
- съставните части на подвижния състав, тяхното предназначение и приспособленията, характерни за превозваните товари, по-специално системата за спиране на влака чрез отваряне на въздухопровода на пневматичната спирачна система,
- спирачната система,
- специфичните части на теглителните единици,
- теглителната верига, двигателите и трансмисията.

3. ПРОВЕРКА НА СПИРАЧКИТЕ

Машинистите следва да могат:

- да проверяват и изчисляват преди потеглянето дали спирачната сила на влака съответства на спирачната сила, която се изисква за линията, посочена в документите на превозното средство,
- да проверяват изправността на различните компоненти на спирачната система на теглителната единица и на влака, ако е необходимо, преди потеглянето, при привеждането в движение и по време на движение.

4. РЕЖИМ НА ЕКСПЛОАТАЦИЯ И МАКСИМАЛНА СКОРОСТ НА ВЛАКА ВЪВ ВРЪЗКА С ХАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ЛИНИЯТА

Машинистите следва да могат:

- да вземат предвид информацията, предоставена им преди потеглянето,
- да определят вида движение и пределната скорост на влака на базата на променливи, като ограничения на скоростта, метеорологични условия или промени в сигнализацията.

5. УПРАВЛЕНИЕ НА ВЛАКА ПО НАЧИН, КОЙТО НЕ УВРЕЖДА СЪОРЪЖЕНИЯТА ИЛИ ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА

Машинистите следва да могат да:

- използват всички налични контролни системи в съответствие с приложимите правила,
- привеждат влака в движение, вземайки предвид сцеплението и ограниченията на мощността,
- използват спирачките за намаляване на скоростта и спиране, вземайки предвид подвижния състав и съоръженията.

▼B**6. АНОМАЛИИ**

Машинистите следва:

- да могат да следят за евентуални необичайни признаци в поведението на влака,
- да могат да проверяват влака и да откриват признаци на аномалии, да ги различават едни от други, да реагират адекватно на относителната им значимост и да се опитват да ги отстранят, като винаги отдават предимство на безопасността на железопътния трафик и хората,
- да познават наличните средства за защита и връзка.

7. ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ИНЦИДЕНТИ И ПРОИЗШЕСТВИЯ, ПОЖАРИ И ПРОИЗШЕСТВИЯ С ХОРА

Машинистите следва:

- да могат да предприемат действия за защита на влака и да потърсят помощ в случай на произшествие с хора, възникнало във влака,
- да могат да определят дали влакът превозва опасни стоки и да ги определят на базата на влаковите документи и списъците с вагоните,
- да познават процедурите за евакуация на влака в случай на авария.

8. УСЛОВИЯ ЗА ПРОДЪЛЖАВАНЕ НА ПЪТУВАНЕТО СЛЕД ПРОИЗШЕСТВИЕ, СВЪРЗАНО С ПОДВИЖНИЯ СЪСТАВ

След възникването на произшествие машинистите следва да могат да преценят дали превозното средство може да продължи да се движи и при какви условия, за да могат да информират управителя на инфраструктурата за тези условия възможно най-скоро.

Машинистите следва да могат да определят дали е необходима експертна оценка, преди влакът да може да продължи.

9. ОБЕЗДВИЖВАНЕ НА ВЛАКА

Машинистите следва да могат да предприемат мерки, гарантиращи, че влакът или части от него няма да потеглят или да се задвижат неочаквано, дори и при най-трудните условия.

Освен това машинистите следва да са запознати с мерките, чрез които могат да спрат влак или части от него, ако той е потеглил или се е задвижил неочаквано.



ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ПРОФЕСИОНАЛНИ ПОЗНАНИЯ ЗА ИНФРАСТРУКТУРАТА И ИЗИСКВАНИЯ, СВЪРЗАНИ С УДОСТОВЕРЕНИЕТО

Въпроси, свързани с инфраструктурата

1. ПРОВЕРКА НА СПИРАЧКИТЕ

Машинистите следва да могат да проверяват и изчисляват преди потеглянето дали спирачната сила на влака съответства на спирачната сила, която се изисква за линията, посочена в документите на превозното средство.

2. ВИД ЕКСПЛОАТАЦИЯ И МАКСИМАЛНА СКОРОСТ НА ВЛАКА В СЪОТВЕТСТВИЕ С ХАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ЛИНИЯТА

Машинистите следва да могат:

- да вземат предвид предоставената им информация, като например ограничения на скоростта или промени в сигнализацията,
- да определят вида движение и пределната скорост на влака на базата на характеристиките на линията.

3. ПОЗНАВАНЕ НА ЛИНИЯТА

Машинистите следва да могат да предвиждат проблемите и да реагират адекватно по отношение на безопасността и другите показатели, като например точност и икономичност. Ето защо те следва да притежават подробни познания за железопътните линии и съоръжения по маршрута си и за другите уговорени алтернативни маршрути.

От значение са следните аспекти:

- експлоатационни условия (смяна на коловоз, еднопосочно движение и др.),
- извършване на проверка на маршрута и справка със съответните документи,
- определяне на коловози, които могат да бъдат използвани за определен вид движение,
- приложими правила за движение и значение на сигналната система,
- експлоатационен режим,
- система за блокиране и свързаните с нея разпоредби,
- наименования на гарите, както и разположение и разстояние на видимост на гарите и сигналните кутии, за да адаптират управлението спрямо това,
- сигнализация за преход между различни системи за експлоатация или енергийно захранване,
- ограничения на скоростта за различните категории управлявани влакове,
- топографски профили,
- специални условия за работа със спирачките, например по линии със стръмен наклон надолу,

▼B

- специфични експлоатационни характеристики: особени сигнали, знаци, условия за потегляне и др.

4. РАЗПОРЕДБИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Машинистите следва да могат:

- да привеждат влака в движение само тогава, когато са изпълнени всички предписани условия (разписание, нареждане или сигнал за потегляне, подаване на сигнали, ако е необходимо, и др.),
- да наблюдават сигналите, разположени покрай релсовия път и в кабината на локомотива, да ги тълкуват незабавно и безпогрешно и да действат според посоченото,
- да управляват влака безопасно в съответствие с различните експлоатационни режими: да прилагат специални режими, ако са инструктирани за това, временни ограничения на скоростта, движение в противоположна посока, разрешение за даване на сигнали за опасност, превключване между режими, завон, преминаване през участъци, в които се извършват строителни работи, и др.,
- да съблюдават предвидените в разписанието и допълнителните спирания и, ако е необходимо, да извършват допълнителни операции за пътниците по време на тези спирания, например отваряне и затваряне на вратите.

5. УПРАВЛЕНИЕ НА ВЛАКА

Машинистите следва да могат:

- да определят местоположението на влака по линията във всеки един момент,
- да използват спирачките за намаляване на скоростта и спиране, вземайки предвид подвижния състав и съоръженията,
- да съобразяват движението на влака с разписанието и с евентуално издадени заповеди за пестене на енергия, вземайки предвид характеристиките на теглителната единица, влака, линията и околната среда.

6. АНОМАЛИИ

Машинистите следва да могат:

- да обръщат внимание, доколкото го позволява управлението на влака, на необичайни явления в инфраструктурата и околната среда: сигнали, коловози, енергийно захранване, железопътни прелези, зона около железопътната линия, друг трафик,
- да определят разстоянието до ясно видими препятствия,
- да информират незабавно управителя на инфраструктурата за мястото и характера на наблюдаваните аномалии, като се уверят, че информацията е била разбрана,
- вземайки предвид инфраструктурата, да осигурят или да вземат мерки, за да осигурят безопасността на движението и на хората, когато това е необходимо.

7. ИНЦИДЕНТИ И ПРОИЗШЕСТВИЯ ПРИ ЕКСПЛОАТАЦИЯ, ПОЖАРИ И ПРОИЗШЕСТВИЯ С ХОРА

Машинистите следва да могат:

- да предприемат действия за защита на влака и да потърсят помощ в случай на произшествие с хора,
- да определят къде да спрат влака в случай на пожар и да улеснят евакуацията на пътниците, ако е необходимо,

▼B

- незабавно да предоставят полезна информация за пожара, ако същият не може да бъде овладян единствено от действията на машиниста,
- да информират управителя на инфраструктурата за тези обстоятелства възможно най-скоро,
- да преценяват дали инфраструктурата позволява превозното средство да продължи да се движи и при какви условия.

▼M3

8. ЕЗИК

- 1) Машинистите, на които се налага да комуникират с управителя на инфраструктурата по въпроси от критично значение за безопасността, трябва да притежават необходимите езикови умения на поне един от езиците, посочени от управителя на съответната инфраструктура. Езиковите им умения трябва да им позволяват да комуникират активно и ефективно в нормални, влошени и извънредни ситуации. Те трябва да могат да използват съобщенията и метода за връзка, посочени в ТСОС „Експлоатация и управление на движението“.
- 2) С цел да удовлетворят изискванията, предвидени в параграф 1, машинистите трябва да разбират (устно и писмено) и да общуват (устно и писмено) съгласно ниво В1 от Общата европейска референтна рамка за езиците (ОЕРР), установена от Съвета на Европа.
- 3) В случай че влаковите операции се извършват в участъци между границите и гари, разположени в близост до границите и определени за трансгранични операции, машинистите на влакове, експлоатирани от дадено железопътно предприятие, могат да бъдат освободени от управителя на инфраструктурата от изискванията по подточка 2), при условие че е приложена следната процедура:
 - a) железопътното предприятие иска от управителя на инфраструктурата дерогация по отношение на засегнатите машинисти. С цел да се гарантира справедливо и еднакво третиране на заявителите, за всяко представено искане за дерогация управителят на инфраструктурата прилага една и съща процедура за оценяване, която е част от референтния документ на мрежата;
 - б) управителят на инфраструктурата предоставя дерогация, ако железопътното предприятие докаже, че са взети достатъчни мерки за осигуряване на комуникацията между съответните машинисти и персонала на управителя на инфраструктурата в нормални, влошени и извънредни ситуации, както е предвидено в подточка 1);
 - в) железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата гарантират, че съответният персонал е запознат с тези правила и мерки, и преминава подходящо обучение в рамките на техните системи за управление на безопасността.
- 4) Едно или няколко железопътни предприятия в сътрудничество с един или няколко управители на инфраструктурата („заявителите“) могат да изпълняват пилотни проекти за изпитване на алтернативни средства за осигуряване на ефективната комуникация, изисквана в подточка 1). Прилага се следната процедура:
 - a) заявителите определят засегнатите части от мрежата и естеството на съответните услуги, първоначалната продължителност на пилотния проект, и по-специално:
 - i) уточняват обхвата на пилотния проект,
 - ii) посочват какви са алтернативните езикови компетентности, които предлагат да се прилагат,
 - iii) описват какви допълнителни инструменти предлагат да се използват за подпомагане на комуникацията в нормални, влошени и извънредни ситуации;

▼ M3

- iv) показват как алтернативните езикови компетентности и допълнителните инструменти, когато са интегрирани в съответните системи за управление на безопасността, осигуряват ниво на безопасност, което най-малкото е еквивалентно на това при пълно съответствие с изискванията в подточка 1) ⁽¹⁾;
- v) обясняват как ще изпълнят пилотния проект в своята система за управление на безопасността, включително програми за обучение и документиране на резултатите; и
- vi) в процеса на изготвяне на заявлението се консултират с представителите на засегнатия персонал.

b) Заявителите искат становището на съответния национален орган/ органи по безопасността, който е издал техния единен сертификат(и) за безопасност или разрешение(я) за безопасност, както и на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, когато тя се явява сертифициращият орган по безопасността („разрешаващ орган или органи“). Всеки разрешаващ орган издава становище относно това дали алтернативните средства осигуряват ниво на безопасност, което най-малкото е еквивалентно на това при пълно съответствие с изискванията в подточка 1), в срок от 60 дни след датата, на която последният засегнат разрешаващ орган е получил искането. В случай че участват няколко разрешаващи органа, те се насърчават да работят заедно и да осигуряват координация.

В становищата по-специално се оценява дали са изпълнени следните условия:

- i) предложените алтернативни езикови компетентности и други инструменти за комуникация са достатъчни, за да се осигури ефективна комуникация между засегнатите машинисти и персонала на управителя на инфраструктурата в нормални, влошени и извънредни ситуации;
- ii) системите за управление на безопасността на заявителите са адаптирани за използването на алтернативни езикови компетентности и други инструменти за комуникация;
- iii) заявителите са представили доказателства, че тези инструменти са изпитани при експлоатационни условия с участието на машинисти, които отговарят на езиковите изисквания в подточка 2);
- iv) целият засегнат персонал на железопътното предприятие и управителя на инфраструктурата са преминали подходящо обучение чрез техните системи за управление на безопасността.

В случай на различаващи се становища се прилагат разпоредбите на подточка 5), втора алинея.

v) Заявителите представят съвместно на Комисията заявление за дерогация от подточка 2), включително становищата на разрешаващия орган или органи, както и подробното описание на пилотния проект, за който се отнасят становищата. Като алтернатива, участниците в проекта могат да определят координатор измежду тях, който може да подаде съвместното заявление от името на всички участници в проекта.

5) В срок от 60 дни след получаване на пълното заявление Комисията предоставя дерогация от изискванията по подточка 2):

- a) когато становищата на разрешаващия орган или органи са положителни; и

⁽¹⁾ Съгласно член 9 от Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно безопасността на железопътния транспорт.

▼ M3

- б) когато е показано, че са осигурени еднакво и недискриминационно третиране на всички заявления, както и правна съгласуваност на равнището на Съюза.

В случай на различаващи се становища или на непредставяне в предписания срок на становище от страна на един или повече от разрешаващите органи, заявителите могат да поискат от Комисията да намери взаимно приемливо решение в сътрудничество с участващите страни. Ако в срок от 90 дни след получаването на искане за дерогация не бъде намерено взаимноприемливо решение, пилотният проект се счита за отхвърлен. Комисията може да поиска становището на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и го прави, когато становището на всички разрешаващи органи е отрицателно.

- 6) Дерогацията се предоставя за ограничен период от време и не надвишава 36 месеца. Когато дерогацията е предоставена за по-кратък период, тя може да бъде подновена, при условие че общата продължителност не надвишава 36 месеца.
- 7) По искане на заинтересованите железопътни предприятия и когато това е обосновано, управителят на инфраструктурата предлага на другите железопътни предприятия, използващи участък от мрежата, на който се изпълнява пилотен проект, възможност да участват в пилотния проект, при условие на положително становище от страна на съответните разрешаващи органи. Управителят на инфраструктурата уведомява Комисията за това допълнително участие.

В случай на промени в обхвата на пилотните проекти, по-специално на частта от мрежата, в която се осъществява проектът, или на алтернативните езикови компетенции и допълнителните инструменти, използвани за комуникация, се прилага процедурата, описана в подточка 4).

- 8) Железопътното предприятие и управителят на инфраструктурата гарантират, че експлоатацията на пилотния проект надлежно се документира в техните системи за управление на безопасността. Записите се съхраняват в продължение на 24 месеца след приключването на пилотния проект, по-специално за участващия персонал, полученото от персонала обучение, експлоатираните услуги и всички проблеми, възникнали по време на пилотния проект. В допълнителните удостоверения на засегнатите машинисти се включва съответната информация.
- 9) След приключването на всеки пилотен проект участващите железопътни предприятия и управители на инфраструктурата докладват на съответните разрешаващи органи. Когато продължителността на дерогацията надхвърля една година, железопътното(ите) предприятие(я) и управителят(ите) на инфраструктурата докладват ежегодно в своите годишни доклади за безопасността съгласно член 9, параграф 6 от Директива (ЕС) 2016/798. Засегнатите национални органи по безопасността докладват резултатите от пилотните проекти в своите годишни доклади съгласно член 19 от Директива (ЕС) 2016/798. На базата на обща рамка за оценка Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз анализира резултатите от пилотните проекти и представя доклад на Комисията.
- 10) Комисията може да суспендира предоставената дерогация, ако счете, че условията не са изпълнени повече или когато възникнат опасения във връзка с безопасността. Националните органи по безопасността, железопътните предприятия или управителите на инфраструктурата незабавно информират Комисията, в случай че възникнат опасения във връзка с безопасността.
- 11) Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз публикува на своя уебсайт списък на пилотните проекти, разрешени от Комисията, включително кратко описание на проекта и периода, за който той е получил разрешение, както и всяка друга имаща отношение информация, като например прекратяването или временно спиране на проектите.



ПРИЛОЖЕНИЕ VII

ПЕРИОДИЧНОСТ НА ИЗПИТИТЕ

Минималната честота на периодичните проверки е следната:

- а) езикови познания (само за лица, на които езикът не е роден): на всеки три години или след отсъствие, продължило повече от една година;
- б) познания за инфраструктурата (включително познания за маршрута и правила за експлоатация): на всеки три години или след отсъствие от съответния маршрут, продължило повече от една година;
- в) познания за подвижния състав: на всеки три години.