



Bruxelles, 30.1.2013  
COM(2013) 33 final

**RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,  
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL  
REGIUNILOR**

**privind profilul și sarcinile altor membri ai personalului de tren**

(Text cu relevanță pentru SEE)

# RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR

## privind profilul și sarcinile altor membri ai personalului de tren

(Text cu relevanță pentru SEE)

### 1. INTRODUCERE

Directiva 2007/59/CE privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar<sup>1</sup> stabilește cerințele minime pe care trebuie să le îndeplinească un solicitant pentru a obține un permis de mecanic de locomotivă sau un certificat complementar armonizat.

Obiectivul principal al directivei menționate anterior a fost ca mecanicii de locomotivă să poată conduce în alte state membre și să treacă de la un stat membru la altul, precum și de la o întreprindere feroviară la alta cu mai multă ușurință și ca, la un nivel mai general, permisele și certificatele complementare armonizate să fie recunoscute de toate părțile interesate din sectorul feroviar.

De la intrarea în vigoare a Directivei 2007/59/CE, Comisia a adoptat deja acte legislative suplimentare, în conformitate cu dispozițiile din directiva respectivă.

Prin decizia sa din 29 octombrie 2009<sup>2</sup>, Comisia a adoptat parametrii de bază pentru registrele de evidență a permiselor de mecanici de locomotivă și a certificatelor complementare, în temeiul articolului 22 alineatul (4) din Directiva 2007/59/CE.

La 3 decembrie 2009, după cum se prevede la articolul 4 alineatul (4) din Directiva 2007/59/CE, Comisia a adoptat Regulamentul (UE) nr. 36/2010<sup>3</sup> privind modelele de permise de mecanici de locomotivă, certificate complementare, copii certificate ale certificatelor complementare și formulare pentru cererile de permise de mecanici de locomotivă.

De asemenea, la 22 noiembrie 2011, Comisia a adoptat o decizie<sup>4</sup> privind criteriile pentru recunoașterea centrelor de formare implicate în formarea mecanicilor de locomotivă, criteriile pentru recunoașterea examinatorilor responsabili cu evaluarea mecanicilor de locomotivă și criteriile pentru organizarea examinărilor în conformitate cu Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului, precum și o recomandare<sup>5</sup> cu privire la procedura de recunoaștere a centrelor de formare și a examinatorilor pentru mecanici de locomotivă în conformitate cu Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

Deși Directiva 2007/59/CE nu reglementează alți membri ai personalului de tren care îndeplinesc sarcini esențiale pentru siguranță, articolul 28 prevede că, *pe baza unui raport pregătit de către AEF, Comisia prezintă un raport și, dacă este cazul, face o propunere*

---

<sup>1</sup> JO L315 3.12.2007.

<sup>2</sup> JO L8 13.1.2010.

<sup>3</sup> JO L13 19.1.2010.

<sup>4</sup> JO L314 29.11.2011.

<sup>5</sup> JO L314 29.11.2011.

*legislativă privind sistemul de certificare a celorlalți membri ai personalului de bord. Agenția identifică profilul și sarcinile celorlalți membri ai personalului de bord care îndeplinesc sarcini esențiale din punctul de vedere al siguranței și a căror calificare profesională contribuie în consecință la siguranța pe căile ferate, care ar trebui reglementată la nivelul Uniunii Europene prin intermediul unui sistem de permise sau certificate ce poate fi similar sistemului stabilit în această directivă.*

Motivul aflat la baza acestei solicitări a fost acela de a spori libertatea de circulație a lucrătorilor și siguranța căilor ferate UE. În acest scop, ar trebui acordată o atenție specială altor membri ai personalului de bord care îndeplinesc sarcini esențiale pentru siguranță pe locomotive și în trenuri. În STI referitoare la gestionarea și exploatarea traficului sunt deja stabilite cerințe minime privind aptitudinea din punct de vedere medical și calificările profesionale. Dat fiind însă că respectiva STI este implementată prin intermediul planurilor naționale de punere în aplicare și că, într-o anumită măsură, se aplică numai serviciilor transfrontaliere, există o oarecare incertitudine juridică cu privire la implicațiile pe care le-ar avea acceptarea acestui personal în procesul de certificare în materie de siguranță a întreprinderilor feroviare, precum și în ceea ce privește mobilitatea între întreprinderile feroviare. Acesta este motivul pentru care agenției i s-a solicitat să elaboreze un raport cu privire la certificarea altor membri ai personalului de bord care îndeplinesc sarcini esențiale pentru siguranță.

Prezenta comunicare ține seama de raportul<sup>6</sup> elaborat de Agenția Europeană a Căilor Ferate (AEF), după consultarea părților interesate, care a fost prezentat Comisiei în 2010. Înainte de a adopta prezenta comunicare, serviciile Comisiei au dezbătut rezultatele raportului AEF cu partenerii sociali în cadrul comitetului sectorial de dialog social.

Prezenta comunicare se concentrează asupra altor membri ai personalului de bord pentru trenurile de călători. Sarcinile comune care vizează marfa sunt mai curând legate de pregătirea trenului de marfă și nu de exploatarea trenului. Pregătirea trenului nu necesită neapărat personal de însoțire a trenului.

## **2. CADRUL LEGISLATIV**

Cadrul legislativ aplicabil include în principal:

- Directiva 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate, care stabilește o abordare comună în privința siguranței. Această directivă prevede un sistem de certificare a întreprinderilor feroviare care include, în cadrul sistemului de management al siguranței, responsabilitatea de a defini și de a desfășura activități de pregătire a personalului;
- Directiva 2008/57/CE privind interoperabilitatea feroviară, care stabilește cadrul pentru definirea de cerințe aplicabile componentelor sistemului feroviar sub forma unor specificații tehnice de interoperabilitate (STI-uri). Aceste STI-uri includ și cerințe pentru personalul implicat în exploatarea și întreținerea sistemului feroviar sub forma unor calificări profesionale și condiții de sănătate și de siguranță minime.

---

<sup>6</sup> Raport privind profilul și sarcinile celorlalți membri ai personalului de bord care îndeplinesc sarcini esențiale pentru siguranță în temeiul articolului 28 din Directiva 2007/59/CE. Ref. unității pentru interoperabilitate ERA/REP/14-2010/INT din 27.9.2010. Nepublicat.

### **3. SITUAȚIA ACTUALĂ A PROFILURILOR DE MUNCĂ ȘI A SARCINILOR ALTOR MEMBRI AI PERSONALULUI DE BORD CARE ÎNDEPLINESC SARCINI ESENȚIALE PENTRU SIGURANȚĂ**

#### **3.1. Reglementarea sarcinilor în serviciile de transport de călători**

În raportul său, AEF a strâns date referitoare la numărul altor membri ai personalului de bord, furnizate de mai multe întreprinderi feroviare din 11 state membre. Prin extrapolare, numărul acestor alți membri ai personalului de bord pentru trenurile de călători este estimat la 70 000 în Europa, cu includerea Elveției și a Norvegiei.

Aproape toate statele membre<sup>7</sup> (20 din 22) reglementează această profesie, chiar dacă în moduri diferite și la niveluri diferite de detaliere. Cu toate acestea, în temeiul Directivei 2004/49/CE<sup>8</sup> privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară), deciziile referitoare la modul în care trebuie îndeplinite sarcinile ar trebui să se ia la nivelul întreprinderii feroviare.

Dintre cele 20 de state membre, 14 reglementează și profilurile și sarcinile la nivel național.

O analiză a tuturor sarcinilor care le revin altor membri ai personalului de tren arată următoarele:

- 59 de sarcini au fost identificate drept sarcini executate de alți membri ai personalului de bord în cadrul serviciilor de transport de călători, dintre care 48 sunt sarcini de siguranță în exploatare, iar 11 sunt sarcini comerciale tipice care trebuie îndeplinite în timpul călătoriei cu trenul (controlul biletelor, anunțuri pentru clienți...);
- 21 dintre cele 48 de sarcini de siguranță în exploatare sunt reglementate în 14 state membre care reglementează sarcinile din cadrul serviciilor de transport de călători la nivel național. Aceste 21 de sarcini de siguranță în exploatare sunt strâns legate de anexa J la STI OPE<sup>9</sup> referitoare la elementele minime în ceea ce privește calificarea profesională pentru sarcinile asociate însoțirii trenurilor.

#### **3.2. Identificarea modelelor de profil în serviciile de transport de călători**

Au fost identificate multe dintre profilurile de muncă pentru alți membri ai personalului de bord în cadrul serviciilor de transport de călători. Două modele de profil (PP1 și PP2) au fost introduse ca sarcini principale comune ale diferitelor profiluri de muncă din diferite state membre. Acestea sunt prezentate în detaliu în anexă. Cu toate că majoritatea sarcinilor atribuite sunt similare în cele două modele de profil, principala diferență între PP1 și PP2 se referă la „pregătirea trenului”. În timp ce PP1 include aproape toate sarcinile legate de pregătirea trenului, PP2 are alocată numai o sarcină de pregătire a trenului.

În cadrul acestor două modele de profil, au fost identificate sarcini esențiale pentru siguranță comune, cum ar fi: procedura de închidere a ușilor, plecarea trenului și evacuarea călătorilor

<sup>7</sup> Datele din unele state membre au fost insuficiente pentru a fi luate în considerare. Sunt incluse informații din partea Norvegiei.

<sup>8</sup> JO L220 21.6.2004.

<sup>9</sup> Decizia Comisiei din 11 august 2006 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „Operarea și gestionarea traficului” al sistemului feroviar transeuropean convențional [notificată cu numărul C(2006) 3593], modificată prin Decizia 2010/640/UE, Decizia 2009/107/CE și Decizia 2008/231/CE, JO L 359, 18.12.2006.

în cazuri de avarie și de urgență. Cea mai mare parte dintre întreprinderile feroviare au implementat un sistem de certificare pentru PP1, dar nu pentru PP2.

### **3.3. Cerințe de bază și certificare**

Cerințele de bază referitoare la vârsta minimă, educație, competențe lingvistice, controale medicale și psihologice și competențele profesionale necesare pentru a deveni alt membru al personalului de bord sunt deja foarte asemănătoare în întreaga UE. Aceste cerințe de bază sunt aproape identice pentru cele două profiluri și sunt deja reglementate de STI OPE, care, însă, vizează în prezent numai traficul transfrontalier.

Nouă state membre dispun de norme obligatorii pentru întreprinderile feroviare cu privire la procedurile de evaluare a altor membri ai personalului de bord. În 13 state membre există reglementări naționale care guvernează dispozițiile privind pregătirea pentru a asigura menținerea cunoștințelor și a competențelor cel puțin la un nivel standard și pentru a gestiona nivelul de competență. Pentru serviciile de transport de călători, întreprinderile feroviare asigură, în general, pregătirea și examinările la nivel intern. În general, cursul de pregătire durează între 4 și 16 săptămâni.

Întreprinderile feroviare au elaborat proceduri specifice serviciilor de transport de călători pentru a menține competențele la nivelul corespunzător. Acestea organizează cursuri de pregătire periodică sau continuă, la intervale diferite. În 12 astfel de întreprinderi s-au instituit proceduri de evaluare intermitentă, cu o frecvență care variază de la 3 luni la 3 ani.

Autoritățile naționale de siguranță sunt deja în măsură să evalueze conformitatea cu cerințele minime de bază referitoare la alți membri ai personalului de tren prin intermediul certificării sistemelor de management al siguranței din cadrul întreprinderilor feroviare, în conformitate cu litera (e) din anexa III la Directiva 2004/49/CE.

### **3.4. Mobilitatea lucrătorilor**

Numărul de membri ai personalului de bord care schimbă societatea la care lucrează ar putea fi între 2 000 și 4 000 pe an în cazul în care un membru al personalului de bord ar face o astfel de schimbare 1 dată sau de 2 ori pe parcursul unei cariere de 35 de ani, dat fiind că în Europa există aproximativ 70 000 de persoane încadrate ca alt membru al personalului de bord. Această cifră nu ia în calcul faptul că angajații părăsesc un loc de muncă și pentru o altă activitate, fie tot în sectorul feroviar, fie în afara acestuia, sau că aceștia pot fi transferați atunci când o societate nouă preia personalul unei alte societăți în cadrul unui nou contract privind obligațiile de serviciu public.

Mai multe întreprinderi feroviare nu au experimentat mobilitatea lucrătorilor, deoarece sunt fie singure pe piață, fie sunt deținute de stat. Cu toate acestea, chiar și cele care au o oarecare experiență în acest sens impun cursuri de pregătire specifică întreprinderii atunci când recrutează noi membri ai personalului de bord de la alte întreprinderi feroviare. Motivul acestei pregătiri specifice suplimentare este reprezentat de diferențele la nivel de material rulant și infrastructură. Ar putea exista, de asemenea, proceduri diferite în întreprinderi feroviare diferite.

Societățile mici au mai multă experiență în privința mobilității lucrătorilor deoarece angajează membri ai personalului de bord de la societățile cu tradiție pe piață. Cu toate acestea, nu există nicio dovadă a faptului că lipsa unui sistem de certificare pentru alți membri ai personalului de tren ar constitui o barieră în calea mobilității, iar Comisia nu a primit nicio plângere în acest sens.

### **3.5. Omogenitatea în ceea ce privește calificările profesionale**

Există o mare varietate de profiluri de muncă pe teritoriul Uniunii Europene.

În acest moment, armonizarea tuturor nu ar fi oportună din următoarele motive:

- Pe de o parte, atât sarcinile de „închidere a ușilor”, cât și de „plecare a trenului (operațiuni finalizate)” sunt proceduri operaționale care ar putea varia de la o societate la alta din cauza diferitelor soluții tehnice. Acestea ar trebui să rămână la latitudinea societății, nefiind necesar să fie reglementate la nivelul UE.
- Pe de altă parte, restul sarcinilor comune sunt legate toate de siguranța călătorilor. Acestea sunt, în general, reglementate la nivel național și sunt definite la nivelul UE:
  - protecția călătorilor în cazuri de avarie și de urgență;
  - evacuarea călătorilor în cazuri de urgență.

În conformitate cu punctul 4.6 și anexa J la STI OPE, referitoare la elementele minime în ceea ce privește calificarea profesională pentru sarcinile asociate însoțirii trenurilor, întregul personal ar trebui să aibă cunoștințele necesare pentru a gestiona exploatarea în condiții de avarie, evacuarea trenului și siguranța călătorilor, precum și capacitatea de a pune în practică aceste cunoștințe. De asemenea, în conformitate cu punctul 4.6.1 din STI SRT<sup>10</sup> referitor la competențele specifice pentru tuneluri ale personalului de tren și ale altor tipuri de personal, *„întregul echipaj va avea cunoștințe despre comportamentul de siguranță corespunzător în tuneluri și în special pentru a fi capabil să evacueze un tren într-un tunel. Aceasta implică instruirea pasagerilor să treacă în următorul vagon sau să coboare din tren și conducerea pasagerilor afară din tren spre un loc sigur”*.

O îmbunătățire a cadrului legislativ actual ar consta în detalierea sau extinderea cerințelor referitoare la sarcini care există deja în STI OPE, astfel încât anexa J să acopere toate sarcinile identificate în modelele de profil PP1 și PP2 ale altor membri ai personalului de bord.

### **3.6. Recunoașterea calificărilor profesionale**

Adeseori recunoașterea calificărilor profesionale nu este reglementată în cazul altor membri ai personalului de bord din cadrul serviciilor de transport de călători. Într-adevăr, doar cinci state membre au un sistem de certificare reglementat de norme naționale obligatorii pentru trenurile de călători. Toate acestea vizează PP1, iar pentru patru dintre ele certificatele sunt eliberate de ANS. Pentru cel de-al cincilea stat membru, certificatul este eliberat de întreprinderea feroviară. În serviciile de transport de marfă cinci din nouă state membre dispun de un sistem de certificare și în toate acestea ANS sau ministerul de resort este responsabil de eliberarea certificatelor.

Această situație pare să constituie o barieră în calea spațiului feroviar unic european, deoarece singura condiție prealabilă pentru ca o întreprindere feroviară să funcționeze într-un stat membru în actualul cadru legislativ ar trebui să fie aceea de a obține un certificat de siguranță (partea A și partea B). Cu toate acestea, statele membre pot avea norme naționale cu privire la acest aspect, dacă nu este deja acoperit de STI-uri, și, după cum s-a arătat deja în secțiunea 3.3, STI privind exploatarea și gestionarea traficului se aplică numai serviciilor transfrontaliere în ceea ce privește calificările profesionale. În acest context, extinderea domeniului de aplicare al acestei STI la serviciile interne este importantă și AEF ar trebui împuternicită să elaboreze o recomandare pentru această extindere.

---

<sup>10</sup> Decizia Comisiei din 20 decembrie 2007 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la „siguranța în tunelurile feroviare” din sistemul feroviar transeuropean convențional și de mare viteză [notificată cu numărul C(2007) 6450] din 7 martie 2008.

### **3.7. Beneficiile potențiale ale unui sistem european de atestare a competențelor membrilor personalului de bord cu sarcini esențiale pentru siguranță**

Articolul 13 alineatul (3) din Directiva privind siguranța feroviară (Directiva 2004/49/CE) prevede deja că „la recrutarea de noi mecanici de tren, de personal însoțitor la bordul trenurilor și personal care efectuează sarcini de siguranță vitale, întreprinderile feroviare trebuie să poată lua în considerare orice formare, calificări și experiență câștigate anterior la alte întreprinderi feroviare. În acest sens, acești membri ai personalului sunt îndreptățiți să aibă acces la, să obțină copii și să comunice toate documentele care le atestă formarea, calificările și experiența”.

În cazul sarcinilor altor membri ai personalului de bord care îndeplinesc sarcini esențiale pentru siguranță, o mai mare armonizare ar putea fi o soluție pentru facilitarea mobilității lucrătorilor fără ca aceasta să aibă un impact negativ asupra nivelului de siguranță. Obiectivul ar trebui să fie ca o întreprindere feroviară care angajează alți membri ai personalului de bord să poată lua în considerare competențele dobândite anterior îndeplinind sarcini esențiale pentru siguranță și să limiteze pregătirea suplimentară, pe cât posibil, la un cost mai mic. Un sistem comun la nivel european ar trebui să permită atingerea acestui obiectiv.

Accentul ar trebui pus pe sarcinile specifice căilor ferate, precum asistența acordată călătorilor în cazuri de avarie și de urgență. Odată cu deschiderea pieței serviciilor de transport internațional de călători la 1 ianuarie 2010, ar fi logic ca, în societățile din întreaga Uniune Europeană, competențele dobândite de alți membri ai personalului de bord în ceea ce privește protecția și evacuarea călătorilor în cazuri de avarie și de urgență să fie aceleași. Acest lucru ar facilita o înțelegere comună și ar avea o valoare adăugată pentru siguranța călătorilor. Totodată ar putea avea un impact pozitiv asupra mobilității lucrătorilor. Aceste sarcini comune sunt, în principiu, cele enumerate deja la punctul 3 din anexa J la STI OPE.

Un astfel de obiectiv devine și mai important odată cu deschiderea piețelor interne de transport de călători propusă în cel de-al patrulea pachet feroviar.

Pe de altă parte, nu ar trebui să se ia în considerare sarcinile legate de proceduri și dependente de materialul rulant, cum ar fi închiderea ușilor, care pot varia de la o societate la alta (din cauza soluțiilor tehnice diferite). Un membru al personalului de bord care se mută la o altă întreprindere feroviară ar avea într-adevăr nevoie de pregătire specifică pentru procedurile folosite de respectiva întreprindere feroviară și pentru materialul rulant al acesteia.

### **4. ATESTAREA AXATĂ PE SARCINI A PREGĂTIRII ÎN MATERIE DE RISCURI ȘI ASISTENȚĂ PENTRU CĂLĂTORI, FURNIZATĂ DE CĂTRE ÎNTREPRINDEREA FEROVIARĂ**

În scopul de a recunoaște competența dobândită de un membru al personalului de bord în ceea ce privește acordarea de asistență și asigurarea siguranței călătorilor în cazuri de avarie și de urgență, Comisia intenționează să elaboreze, la nivel european, un atestat al pregătirii pentru riscuri și asistență pentru călători eliberat titularului locului de muncă în conformitate cu toate cerințele minime de bază referitoare la alți membri ai personalului de bord din STI OPE.

Eliberarea acestor atestate ar trebui să fie responsabilitatea întreprinderilor feroviare care angajează sau contractează lucrători și ar trebui să se bazeze pe un sistem pe două niveluri, utilizând o serie de cerințe minime stabilite la nivelul UE și cerințe suplimentare stabilite la nivelul societății respective. Pregătirea ar putea fi furnizată și de un centru de pregătire din afara întreprinderii feroviare, dar atestatul trebuie eliberat de întreprinderea feroviară sub responsabilitatea sa.

Procesul de atestare ar trebui dezvoltat în jurul a patru aspecte importante:

- Întreprinderile feroviare ar trebui să organizeze sesiuni de pregătire pentru riscurile asociate exploatării sistemului feroviar legate de siguranța călătorilor și asistența oferită acestora. Această pregătire ar urma să fie acoperită de sistemul de management al siguranței (SMS) al întreprinderilor feroviare și s-ar baza pe cerințele specificate în mod clar în STI OPE.
- La finalul cursului de pregătire, întreprinderile feroviare ar trebui să le elibereze altor membri ai personalului de bord un „atestat de pregătire pentru riscuri și asistență pentru călători”, furnizat în cadrul sistemului lor de management al siguranței. Acesta ar trebui să acopere cel puțin toate competențele armonizate prevăzute în STI OPE și, de asemenea, ar trebui să menționeze orice competențe suplimentare dobândite pe parcursul cursului de pregătire.
- Acest atestat ar trebui să fie valabil pe întreg teritoriul Uniunii Europene, iar întreprinderile feroviare trebuie să țină seama de el atunci când recrutează personal.
- Atestatul eliberat titularilor de posturi (altor membri ai personalului de bord) devine proprietatea lor. Astfel, aceștia ar avea posibilitatea să utilizeze acest atestat ori de câte ori doresc să schimbe societatea pentru care lucrează.

Acest sistem de atestare nu impune nicio pregătire în plus față de cea prevăzută în prezent în contextul sistemului de management al siguranței și definită deja în STI OPE.

Atestarea ar trebui să rămână o chestiune reglementată la nivel de societate atât din motive administrative, cât și economice, pentru a evita costurile suplimentare pentru întreprinderile feroviare, precum și importante sarcini suplimentare pentru ANS.

Formatul și conținutul atestatului ar putea reflecta, într-o anumită măsură, cerințele prevăzute în Regulamentul 36/2010/CE pentru certificatele complementare ale mecanicilor de locomotivă, adaptate la acest scop specific.

Articolul 13 alineatul (3) din directiva privind siguranța feroviară oferă deja un temei juridic pentru acest atestat. Acolo unde va fi cazul, Comisia va propune o modificare minoră a anexei III pentru a clarifica acest aspect. În plus, Comisia va propune o actualizare a STI OPE pentru a preciza domeniul de aplicare al atestatului de pregătire și al STI OPE.

La nivel de societate pot fi prevăzute sarcini suplimentare (legate sau nu de siguranță) și cerințe suplimentare referitoare la calificările profesionale, fără a împiedica mobilitatea lucrătorilor.

Recunoașterea competenței altor membri ai personalului de bord la nivelul UE ar avea o valoare adăugată pentru siguranța călătorilor și ar putea avea un impact pozitiv asupra mobilității lucrătorilor, reducând totodată costurile pregătirii redundante pentru întreprinderile feroviare.

Reprezentanții întreprinderilor feroviare și ai administratorilor de infrastructură (CER și EIM) consideră că legislația existentă include deja toate cerințele necesare și că un sistem de certificare sau de licențe pentru alți membri ai personalului de bord nu ar aduce niciun element util în plus față de cele deja definite, dar ar putea presupune costuri ridicate. Pe de altă parte, Federația europeană a lucrătorilor din transporturi (ETF) solicită un sistem european de certificare pentru personalul de bord, inclusiv o licență eliberată de autoritățile naționale de siguranță și un certificat complementar eliberat de întreprinderea feroviară.



## **5. REGLEMENTAREA DE CĂTRE STATELE MEMBRE A SARCINILOR ESENȚIALE PENTRU SIGURANȚĂ EXECUTATE DE ALȚI MEMBRI AI PERSONALULUI DE BORD**

După cum s-a menționat la punctul 2.1, majoritatea statelor membre au definit norme naționale obligatorii pentru a reglementa această profesie în moduri diferite și cu grade diferite de detaliere.

Aceste norme naționale obligatorii, care au fost stabilite de autoritățile naționale sau au fost transferate de la compania națională la nivel național, trebuie aplicate de către toate întreprinderile feroviare care își desfășoară activitatea în respectivele state membre.

***În general, aceste reglementări nu par a fi în deplină conformitate cu legislația europeană, din trei motive:***

- Acestea nu sunt în deplină conformitate cu STI OPE, care stipulează ce trebuie făcut, în timp ce unele state membre prevăd cum trebuie făcut.
- Reglementarea la nivel național pare să limiteze afacerile, în speță, mobilitatea lucrătorilor. În plus, acele norme (indirecte) ale societăților care devin norme naționale obligatorii oferă un avantaj competitiv net întreprinderilor feroviare cu tradiție pe piață.
- Atunci când stabilesc proceduri operaționale detaliate, autoritățile naționale preiau responsabilități care ar trebui să le revină întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură. Reglementarea detaliată a sarcinilor la nivel național ar putea limita responsabilitățile întreprinderilor feroviare și ar putea intra în contradicție cu articolul 4 alineatul (3) din directiva privind siguranța.

Cu excepția cazului în care există un anumit aspect al unei rețele care necesită norme specifice, normele referitoare la modul în care trebuie executate sarcinile ar trebui stabilite la nivelul întreprinderii feroviare, și nu la nivel național. Într-adevăr, chiar și în cazul în care procedurile sunt diferite de la o întreprindere feroviară la alta, ceea ce este important este ca sarcina să fie executată.

În consecință, Comisia intenționează să solicite statelor membre să revizuiască reglementările naționale care trebuie să fie în conformitate cu STI OPE. Acest lucru va fi realizat în contextul implementării directivei privind siguranța feroviară și al analizei normelor naționale de siguranță desfășurate în prezent de către AEF.

## **6. CONCLUZIE: ETAPELE URMĂTOARE**

Comisia va solicita Agenției Europene a Căilor Ferate să elaboreze, pentru alți membri ai personalului de bord, dispozițiile necesare pentru o atestare axată pe aspecte legate de siguranța călătorilor. Agenția va identifica sarcinile esențiale pentru siguranță comune care le revin altor membri ai personalului de bord și care nu sunt legate de proiectarea vehiculelor/materialul rulant și va defini conținutul atestatului de pregătire și domeniul de aplicare al anexei J la STI OPE. Agenția va elabora un model de atestat de pregătire în materie de sarcini esențiale pentru siguranță, care se va elibera titularului locului de muncă. O modificare a anexei III la directiva privind siguranța feroviară va prevedea ca acest proces de atestare să facă parte din sistemul de management al siguranței propriu întreprinderii feroviare.

Necesitatea acestui sistem de atestare este întărită de deschiderea piețelor interne de transport de călători propusă în cel de-al patrulea pachet feroviar.

Comisia va solicita Agenției Europene a Căilor Ferate să includă în analiza normelor naționale de siguranță pe care o efectuează un capitol specific despre normele naționale obligatorii referitoare la alți membri ai personalului de bord și despre măsura în care acestea își depășesc domeniul de aplicare. În cazul în care se constată că aceste norme nu sunt compatibile cu legislația UE, Comisia ar putea lua măsurile corespunzătoare pentru a asigura aplicarea corectă a acestora.

Ceilalți membri ai personalului de bord formează un grup profesional care joacă un rol important pentru siguranța sistemului feroviar sub raportul siguranței în exploatare și al siguranței și securității călătorilor. Comisia consideră că propunerile sale vor spori performanțele în materie de siguranță și vor îmbunătăți calitatea acestei importante profesii din sectorul feroviar, încurajând totodată mobilitatea lucrătorilor.

## ANEXĂ

### Descrierea sarcinilor principale din cadrul modelelor de profil (PP)

În total, 17 sarcini sunt atribuite PP1 și reglementate în cel puțin 50% dintre cele 11 state membre în care există PP1. Aceste sarcini sunt:

- Verificarea compunerii trenului:
  - „verificarea compunerii trenului”
  - „verificarea documentului/documentației de compunere a trenului”
- Verificări și testare înainte de plecare:
  - „starea frânelor/sistemului de frânare ”
  - „mijloacele de semnalizare ale trenului sunt funcționale”
- Plecarea trenului în orice stație:
  - „închiderea ușilor”
  - „plecarea trenului (operațiuni finalizate)”
- Deplasarea trenului:
  - „resetarea frânei de urgență după utilizare și raportarea către mecanicul de locomotivă”
  - „comunicarea la bord (în special siguranța călătorilor)”
- Exploatarea în condiții de avarie:
  - „protecția călătorilor”
  - „plecarea trenului”
  - „raportarea oricăror evenimente neobișnuite”
- Exploatarea în situații de urgență:
  - „decizia de oprire a trenului”
  - „protecția călătorilor”
  - „evacuarea călătorilor”
  - „plecarea trenului – operațiune finalizată –”
  - „informarea mecanicului de locomotivă/comunicarea cu acesta”
  - „informarea întreprinderii feroviare/comunicarea cu aceasta”

În ceea ce privește PP2, există doar cinci sarcini care sunt atribuite PP2 și reglementate în cel puțin 50% dintre cele șase state membre în care există PP2. Aceste sarcini sunt:

- Plecarea trenului în orice stație:
  - „închiderea ușilor”
  - „plecarea trenului (operațiuni finalizate)”
- Exploatarea în condiții de avarie:
  - „protecția călătorilor”

- Exploatarea în situații de urgență:
  - „protecția călătorilor”
  - „evacuarea călătorilor”

Sarcina de „manevră” este atribuită diferit în statele membre și nu se ia în considerare în aceste modele de profil.