

Сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове по железопътната система на Общността *II**

Законодателна резолюция на Европейския парламент по общата позиция на Съвета относно приемане на директива на Европейския парламент и на Съвета за сертифицирането на машинисти и други членове на железопътния персонал, изпълняващи задачи във връзка с безопасността в рамките на железопътната система на Общността (5893/5/2006 – С6-0310/2006 – 2004/0048(COD))

(Процедура на съвместно вземане на решение: второ четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид общата позиция на Съвета (5893/5/2006 – С6-0310/2006)¹,
 - като взе предвид своята позиция на първо четене² по предложението на Комисията до Европейския парламент и Съвета (СОМ(2004)0142)³,
 - като взе предвид член 251, параграф 2 от Договора за ЕО,
 - като взе предвид член 62 от своя правилник,
 - като взе предвид препоръката за второ четене на Комисията по транспорт и туризъм (А6-0480/2006),
1. Одобрява общата позиция във вида, в който е изменена;
 2. Възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента на Съвета и на Комисията.

¹ ОВ С 289 Е, 28.11.2006 г., стр. 42.

² ОВ С 227 Е, 21.9.2006 г., стр. 464.

³ Все още непубликувано в ОВ.

Позиция на Европейския парламент приета на второ четене на 18 януари 2007 г. с оглед приемането на Директива 2007/.../ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно сертифицирането на машинисти, и други членове на железопътния персонал, изпълняващи задачи във връзка с безопасността в рамките на железопътната система на Общността

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора³,

като имат предвид, че:

- (1) Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на *железопътния транспорт* в Общността⁴ изисква управителите на железопътни инфраструктури и железопътните предприятия да внедрят свои системи за управление на безопасността, така че железопътната система да може постигне най-малкото общите цели за безопасност и съответствие с националните правила и изисквания за безопасност, определени в техническите спецификации за оперативна съвместимост ("ТСОП"), и да се прилагат съответните части от общите методи за безопасност. Системите за управление на безопасността предвиждат, наред с други неща, програми и системи за обучение на персонала, които гарантират поддържане на компетентността му и правилно изпълнение на функциите му.

¹ ОВ С 221, 8.9.2005 г., стр. 64.

² ОВ С 71, 22.3.2005 г., стр. 26.

³ Позиция на Европейския парламент от 28 септември 2005 г. (ОВ С 227 Е, 21.9.2006, стр. 464), Обща позиция на Съвета от 14 септември 2006 г. (ОВ С 289 Е, 28.11.2006, стр. 42) и Позиция на Европейския парламент от 18 януари 2007 г.

⁴ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44, Поправен вариант в ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16.

- (2) Директива 2004/49/ЕО предвижда, че, за да получи достъп до железопътна инфраструктура, съответното железопътно предприятие трябва да притежава сертификат за безопасност.
- (3) Съгласно Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железните пътища на Общността¹, считано от 15 март 2003 г., лицензираните железопътни предприятия са получили право на достъп до трансевропейската мрежа за товарни превози за извършване на международни железопътни товарни услуги, а от 2007 г. най-късно ще имат право на достъп до цялата мрежа за извършване на вътрешни и международни товарни услуги. Постепенното разширяване на правата за достъп неминуемо ще доведе до по-интензивно движение на машинисти отвъд националните граници. В резултат на това ще нарасне търсенето на машинисти, обучени и правоспособни да работят в повече от една държава-членка.
- (4) Проучване на Комисията от 2002 г. показва, че законите на държавите-членки относно условията за сертифициране на машинисти се различават значително. В такъв случай следва да се приемат правила на Общността относно сертифицирането на машинисти, които да премахнат тези разлики, като същевременно запазят настоящото високо ниво на безопасност на железопътната система в Общността.
- (5) Съответните правила на Общността следва също да допринасят за осъществяване на политиките на Общността по отношение на свободното движение на работници, свободата на установяване и свободното предоставяне на услуги в контекста на общата транспортна политика, като същевременно се избягва каквото и да било нарушаване на конкуренцията.
- (6) Целта на тези общи разпоредби е най-вече да улесни движението на машинистите от една държава-членка в друга, но също така и движението им от едно железопътно предприятие в друго, и да улесни като цяло признаването на хармонизираните допълнителни удостоверения от всички заинтересовани страни в железопътния сектор. За тази цел е особено важно разпоредбите да предвиждат минимални изисквания, на които да отговарят кандидатите, за да получат свидетелство или хармонизирано допълнително удостоверение.

¹ ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25. Директива, последно изменена с Директива 2004/51/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 164), *Поправен вариант в ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 58.*

- (7) *Настоящата директива следва и в голяма степен се основава на историческите съвместни споразумения, постигнати на 27 януари 2004 г. между Общността на европейските железници (CER) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) във връзка с европейския лиценз за водачите, участващи в интероперативни трансгранични превози и по определени аспекти на условията на труд на мобилните работници, които участват в интероперативни трансгранични превози¹.*
- (8) Дори в случай, че държава-членка изключи от обхвата на настоящата директива машинисти, работещи изключително в рамките на определени категории железопътни системи, мрежи и инфраструктура, това не следва да ограничава по никакъв начин задължението на тази държава-членка за зачитане на валидността на свидетелствата на територията на Европейския съюз или на хармонизираните допълнителни удостоверения в рамките на съответната инфраструктура.
- (9) Изискванията следва да включват най-малко минималната възраст за управление на влак, физическата и професионалната психологическа пригодност, професионалният опит и познания по определени въпроси, свързани с управление на влак, както и познаване на инфраструктурите, в които ще се работи, и използвания в тях език.
- (10) С цел увеличаване на рентабилността, обучението, което машинистите трябва да преминават, за да получат хармонизирано допълнително удостоверение, следва да се съсредоточи, доколкото е възможно и желателно с оглед на безопасността, върху конкретните услуги, които ще бъдат извършвани от тях, като например маневриране, услуги по поддръжката, услуги, свързани с превоз на пътници или товари. При оценяване на прилагането на настоящата директива, Европейската железопътна агенция (наричана по-нататък „Агенцията“) следва да прецени необходимостта от изменение на изискванията за обучение, посочени в Приложението, така че по-добре да отразяват нововъзникващата структура на пазара.

¹ *ОВ L 195, 27.7.2005 г., стр. 18.*

- (11) Самите железопътни предприятия и управители на инфраструктури, издаващи хармонизирани допълнителни удостоверения, могат да предоставят обучение за придобиване на общи професионални знания, езикови познания, знания за подвижния състав и инфраструктурите. Все пак, що се отнася до изпитите, трябва да се избягва конфликтът на интереси, *без да се изключва възможността, изпитващият да е част от железопътното предприятие или управителя на инфраструктурата, издаващи хармонизираното допълнително удостоверение.*
- (12) Изискванията за компетентност на персонала и условията за здравеопазване и безопасност се определят в контекста на директивите за оперативна съвместимост, и по-специално като част от ТСОС за „управление на движението и експлоатацията“. Необходимо е да се осигури съгласуваност между тези ТСОС и приложенията към настоящата директива. ***Комисията ще постигне това чрез изменението или адаптирането на съответната ТСОС към настоящата директива и приложенията към нея, като използва процедурите, предвидени в Директива 96/48/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове¹ и Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на конвенционалната железопътна система².***
- (13) Изискванията относно свидетелствата и хармонизираните допълнителни сертификати, определени в настоящата директива, следва да се отнасят единствено до правните условия, които дават право на машиниста да управлява влак. Всички други правни изисквания, съвместими със законодателството на Общността и прилагани по недискриминационен начин, които се отнасят до железопътни предприятия, управители на инфраструктури и подвижен състав, следва също да бъдат спазени, за да може даден машинист да управлява влак в рамките на определена инфраструктура.
- (14) Настоящата директива следва да не влиза в противоречие с прилагането на Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. относно защитата на физическите лица при обработката на лични данни от институциите и органите на Общността и свободното движение на такива данни³ и на Регламент (ЕО) № 45/2001 г. на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2000 г. относно защитата на физическите лица при обработката на лични данни от институциите и органите на Общността и свободното движение на такива данни⁴.

¹ *ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6. Директива, последно изменена с Директива 2004/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 114), Поправен вариант в ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 40.*

² *ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2004/50/ЕО.*

³ *ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31. Директива, последно изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003 (ОВ L 284, 31.10.2003 г., стр. 1).*

⁴ *ОВ L 8, 12.1.2001 г., стр. 1.*

- (15) За да се гарантира необходимата еднаквост и прозрачност, Общността следва да установи взаимно признат от държавите-членки единен модел на сертифициране, удостоверяващ, че машинистите отговарят на определени минимални условия, както и че притежават професионална квалификация и езикови познания, като остави на компетентните органи в държавите-членки задължението да издават свидетелства, а на железопътните предприятия и управителите на инфраструктури задължението да издават хармонизирани допълнителни удостоверения.
- (16) Агенцията също така следва да разгледа възможността за използване на смарткарта вместо свидетелства и хармонизирани допълнителни удостоверения. Предимството на смарткартата би било, че тя комбинира горепосочените два елемента в един и същевременно може да намери други приложения в сферата на сигурността или за целите на управлението по отношение на машинистите.
- (17) Цялата информация, съдържаща се в свидетелствата, хармонизираните допълнителни сертификати и регистрите на свидетелства и хармонизирани допълнителни сертификати, следва да се използва от органите по безопасност, за да улесни оценката на процеса на сертифициране на персонала, предвидена в членове 10 и 11 от Директива 2004/49/ЕО и да ускори издаването на сертификати за безопасност, предвидени в тези членове.
- (18) Назначаването на машинисти, които са сертифицирани в съответствие с настоящата директива, не следва да освобождава железопътните предприятия и управителите на инфраструктури от задължението да внедрят система за мониторинг и вътрешен контрол на компетентността и поведението на техните машинисти съгласно член 9 и Приложение III към Директива 2004/49/ЕО и следва да бъде част от тази система. Хармонизираното допълнително удостоверение не следва да освобождава нито железопътните предприятия, нито управителите на инфраструктури, от тяхната отговорност за безопасността и в частност за обучението на техния персонал.

- (19) Определени дружества предоставят услугите на локомотивни машинисти на железопътни предприятия и управители на инфраструктури. В такива случаи отговорност за това дали определен машинист притежава свидетелство и удостоверение в съответствие с настоящата директива носят железопътното предприятие или управителят на инфраструктура, които наемат машиниста.
- (20) За да продължи да функционира ефективно железопътният транспорт, машинистите, които упражняват тази професия преди влизането в сила на настоящата директива, следва да запазят *разрешителните* си, придобити по време на определен преходен период.
- (21) Следва да се избягват ненужните административни и финансови тежести при замяната на разрешителните за правоуправление, издадени на машинисти преди прилагането на съответните разпоредби на настоящата директива, с хармонизирани допълнителни удостоверения и свидетелства, които са в съответствие с настоящата директива. Следователно *разрешителните за правоуправление*, предоставени на машинистите преди това, следва да бъдат запазени, доколкото е възможно. Квалификацията и опитът на всеки машинист или група от машинисти следва да се взимат предвид от издаващите организации при замяна на документите за правоуправление. Издаващата организация следва да реши, въз основа на квалификацията и/или опита, дали е необходимо даден машинист или група от машинисти да преминат допълнителни изпити и/или обучение преди да могат да получат заместващи свидетелства и хармонизирани допълнителни удостоверения. Следователно издаващата организация следва да реши дали квалификацията и/или опитът са достатъчни, за да се издадат необходимите свидетелства и хармонизирани допълнителни удостоверения без да е необходим допълнителен изпит или обучение.
- (22) Ненужните административна и финансова тежести следва да се избягват и тогава, когато машинистите сменят работодателя си. Железопътно предприятие, което назначава машинист, следва да има предвид вече придобитата компетентност и доколкото е възможно да ограничи допълнителните изпити и обучение.

- (23) Настоящата директива не следва да гарантира взаимно признаване на *разрешителните за правоуправление*, които машинистите са придобили преди нейното прилагане, при все това без да нарушава общата схема за взаимно признаване, определена съгласно Директива 2005/36/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно признаването на професионалната квалификация¹, която ще продължи да се прилага до края на преходния период.
- (24) Необходимите за прилагането на настоящата директива мерки следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно определянето на процедури за упражняване на изпълнителските правомощия, предоставени на Комисията².
- (25) ***По-специално на Комисията следва да се предостави правомощието да определи мерки с общо приложение, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, или да я допълнят чрез добавянето на нови несъществени елементи. Тези мерки трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.***
- (26) В съответствие с параграф 34 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество³, държавите-членки се насърчават да съставят за себе си и в интерес на Общността свои собствени таблици, които илюстрират, доколкото е възможно, връзката между настоящата директива и мерките за транспониране, и да ги направят обществено достъпни.
- (27) Държавите-членки следва да предвидят средства за контрол относно спазването на настоящата директива и целесъобразни действия в случай, че даден машинист наруши някоя от нейните разпоредби.
- (28) Държавите-членки следва да предвидят целесъобразни санкции за нарушаване на националните разпоредби за прилагането на настоящата директива.

¹ ОВ L 255, 30.9.2005 г., стр. 22.

² ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решението, както е изменени с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

³ ОВ С 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

- (29) Като се има предвид, че целта на настоящата директива, а именно създаването на обща регулаторна рамка за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове за превоз на пътници и стоки, не може да бъде реализирана по задоволителен начин от държавите-членки, и че тя може, като се има предвид значимостта и последиците от споменатата директива, да бъде осъществена по подобър начин на ниво Общност, то Общността може да вземе мерки съгласно принципа на субсидиарност, определен в член 5 от Договора. Съгласно принципа на пропорционалност, както е предвиден в споменатия член, настоящата директива не превишава рамките на необходимото за постигането на тази цел.
- (30) С оглед на рентабилността може да се окаже целесъобразно машинистите, работещи изключително на територията на една държава-членка, временно да се изключат от приложното поле на настоящата директива по отношение на задължението да притежават свидетелства и хармонизирани допълнителни удостоверения в съответствие с нея. Условието, регулиращи подобно изключване, следва да бъдат ясно дефинирани.
- (31) *Държава-членка, която няма железопътна система, нито планира да има такава в непосредствено бъдеще, би се обвързала с несъразмерно и безпредметно задължение, ако трябва да транспонира и прилага настоящата директива. Следователно, докато няма железопътна система, такива държави-членки би трябвало да бъдат освободени от задължението да транспонират и прилагат тези директиви.*

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Глава I
Предмет, обхват и определения

Член 1
Предмет

Настоящата директива определя условията и реда за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове **и други членове на железопътния персонал, изпълняващи задачи във връзка с безопасността** по железопътната система на Общността. **За тази цел тя също така посочва** 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
Обхват

1. Настоящата директива се прилага по отношение на машинисти, управляващи локомотиви и влакове **и други членове на персонала, изпълняващи задачи във връзка с безопасността**, в рамките на железопътната система на Общността, **от името на железопътно предприятие**, 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 нарушават 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 в:

- а) метра, 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 пътнически и товарни услуги;
- 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.

Член 3 Определения

По смисъла на настоящата директива:

- а) „компетентен орган“ означава органът по безопасност, споменат в член 16 от Директива 2004/49/ЕО;
- б) „машинист“ означава лице, способно и упълномощено 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) **„друг железопътен персонал, изпълняващ задачи във връзка с безопасността“ 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, плюс 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 всяка организация или предприятие, които отговарят в частност за създаването и поддържането на цялата или част от железопътната инфраструктура по смисъла на член 3 от Директива 91/440/ЕИО, което може да включва управлението на системите за контрол и безопасност на инфраструктурата. Функциите на управителя на инфраструктура по отношение на дадена мрежа или част от нея могат да се разпределят на различни организации или предприятия;
- е) „железопътно предприятие“ означава *всяко* е железопътно предприятие по смисъла на Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. относно разпределението на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за използването на железопътната инфраструктура¹ и всяко друго публично или частно предприятие, което извършва железопътен превоз на стоки и/или пътници на базата на това, че предприятието трябва 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 високоскоростна и конвенционалната железопътна система по смисъла на Директива 96/48/ЕО и Директива 2001/16/ЕО;
- з) „Агенция“ означава Европейската железопътна агенция, учредена съгласно Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и Съвета от 29 април 2004 г.²;

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

² ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 1. Поправен вариант в ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 3.

- 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 юридическо лице, акредитирано или признато да провежда курсове за обучение от компетентния орган.

Глава II Сертифициране на машинисти

Член 4 Модел за сертифициране на Общността

1. Всички машинисти трябва са пригодни и квалифицирани да управляват влак, както и да 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, в рамките на която притежателят е правоспособен, 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;

б) при изключителни, еднократни услуги, когато се използват исторически влакове;

в) при извънредни, еднократни товарни услуги, 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 правоспособност за управление в една или **и в двете** от следните категории:

- а) категория А: маневрени локомотиви, *работни* влакове **и** железопътни превозни средства за поддръжка **на железните пътища**;
- б) категория Б: превоз на пътници и/или стоки.

Едно удостоверение може да предоставя права за всички категории и да обхваща всички кодове съгласно параграф 4.

4. До ...* Комисията приема, съгласно процедурата, посочена в **член 33, параграф 3**, и въз основа на изготвен от Агенцията проект, **мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, като я допълнят, които се отнасят до** образец на Общността на свидетелството, удостоверението и завереното копие на удостоверението и определя техните технически характеристики. С оглед на това Комисията взема предвид и мерки за предотвратяване на фалшификациите.

До ...* Комисията следва да приеме **мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, като я допълнят, които се отнасят до** Кодекси на Общността за различните видове в категории А и Б съгласно параграф 3, в съответствие с процедурата по **член 33, параграф 3** и въз основа на препоръка от Агенцията.

Член 5

Мерки за борба с фалшификациите

Компетентните органи и издаващите организации предприемат всички необходими мерки, за да избегнат рисковете от фалшифициране на свидетелствата и удостоверенията и подправяне на регистрите, предвидени в **член 23**.

* Една година от датата на влизане в сила на настоящата директива.

Член 6
Собственост, език и издаващи организации

1. Свидетелството е собственост на притежателя си и се издава от компетентния орган съгласно член 3, точка 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. *Компетентният орган може да делегира тази задача единствено при условията на член 20.*

3. 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 заверено копие 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
Географска валидност

1. Свидетелствата са валидни за цялата територия на Общността.

2. Удостоверенията са валидни само за посочените в тях инфраструктури и подвижен състав.

Член 8
Взаимно признаване

1. След получаване на свидетелството и на удостоверението, издадени на машинистите в съответствие с настоящата директива, те могат да управляват влакове, при условие че железопътното предприятие или лицето, натоварено с управление на инфраструктурата, отговорни за съответния превоз, притежават разрешително за безопасност или одобрение за безопасност, и то само по мрежата, обхваната както от удостоверението, така и от разрешителното или одобрението за безопасност.

2. Свидетелствата, издадени от държава-членка в съответствие с настоящата директива, се признават от останалите държави-членки.

Член 9
**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 дадена държава-членка, могат да бъдат признати от тази държава-членка в съответствие с което и да било двустранно споразумение с въпросната трета страна.

Глава III
Условия за получаване на свидетелство и удостоверение

Член 10
Минимални изисквания

1. За да получат свидетелство, кандидатите трябва да отговорят на минималните изисквания, определени в *членове 11 и 12*. За да получат удостоверение и за да остане то валидно, кандидатите трябва да притежават свидетелство и да отговорят на минималните изисквания, определени в *членове 13 и 14*.
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 11
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 12
Основни изисквания

1. Кандидатите трябва да имат *най-малко* успешно завършено образование с продължителност поне девет години (основно и средно) и успешно завършен основен курс на обучение, еквивалентен на ниво 3 съгласно Решение 85/368/ЕИО на Съвета от 16 юли 1985 г. относно сравнимостта на квалификациите при професионално обучение между държавите-членки на Европейската общност¹.
2. Кандидатите потвърждават физическата си годност като преминават медицински преглед, извършен от или под надзора на - да се реши от държавата-членка - на правоспособен или *акредитиран или признат лекар* по смисъла на *член 21*. Прегледът обхваща като минимум 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 - да се реши от държавата-членка - правоспособен или *акредитиран или признат* психолог или лекар по смисъла на *член 21*. Прегледът обхваща като минимум критериите, посочени в раздел 2.2 от Приложение II.
4. Кандидатите демонстрират общата си професионална компетентност като полагат изпит, обхващащ като минимум общите въпроси, посочени в Приложение IV.

¹ ОВ L 199, 31.7.1985 г., стр. 56.

Раздел II
Удостоверение

Член 13
Езикови познания

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

Член 14
Професионална квалификация

1. Кандидатите са издържали изпит, тестващ професионалните им познания и компетентност във връзка с подвижния състав, за който се иска удостоверението. Този изпит обхваща като минимум общите въпроси, посочени в Приложение V.
2. Кандидатите са издържали изпит, тестващ професионалните им познания и компетентност във връзка с инфраструктурата, за която се иска удостоверението. Този изпит обхваща като минимум общите въпроси, посочени в Приложение VI. При целесъобразност 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 15
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 юридическо лице 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 17, параграф 1*.
6. Свидетелството се издава в един оригинален екземпляр. Забранява се всяко издаване на дубликат не от компетентния орган, от когото се изисква съответен дубликат.

Член 16
Получаване на удостоверение

Всяко железопътно предприятие и управител на инфраструктура определя 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, прекратяването или отнемането на сертификата.

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

Член 17

Периодични проверки

1. За да остане едно удостоверение валидно, неговият притежател минава периодични прегледи и/или тестове, отнасящи се до изискванията, посочени в *член 12, 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 правоспособни или *акредитирани или признати лекари*, съгласно *член 21*. Що се отнася до общите професионални познания, се прилагат разпоредбите на *член 24, параграф 8*.

При подновяването на свидетелство, компетентният орган проверява в регистъра, предвиден в *член 23, параграф 1, точка а)*, дали машинистът отговаря на изискванията, посочени в алинея първа на настоящия параграф.

2. За да остане едно удостоверение валидно, неговият притежател минава периодични изпити и/или тестове, отнасящи се до изискванията, посочени в *членове 13 и 14*. 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, посочена в Приложение VII.

За всяка от тези проверки, издаващата организация потвърждава чрез становище по сертификата и в регистъра, предвиден от *член 23, параграф 2, точка а)*, че машинистът отговаря на изискванията, посочени в алинея първа на настоящия параграф.

3. Когато някоя периодична проверка бъде пропусната или даде отрицателен резултат, се прилага процедурата, посочена в *член 19*.

Член 18

Прекратяване на трудовото правоотношение

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

Свидетелството остава валидно, при положение, че условията по *член 17, параграф 1*, остават изпълнени.

Удостоверението става невалидно с прекратяване на трудовата заетост на притежателя му като машинист. Все пак притежателят получава заверено копие от него, ***и от всички документи, удостоверяващи неговото професионално обучение, квалификации, опит и професионални компетенции***. Когато се издава удостоверение на машинист, железопътното предприятие или управителят на инфраструктура взима предвид ***всички тези документи***.

Член 19

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 компетенциите на машиниста за извършваната работа и продължаването на валидността на неговото свидетелство или удостоверение, железопътните предприятия и управителите на инфраструктура незабавно предприемат необходимите действия.

2. При настъпване на каквато и да било промяна в здравословното състояние на машиниста, която би поставила под съмнение пригодността му за работа, и продължаването на свидетелството или удостоверението, работодателят или машинистът, според случая, информира своевременно компетентния орган.

3. В случай, че компетентният орган установи или бъде информиран, че даден машинист е престанал да отговаря на едно или повече изисквания, той незабавно отнема свидетелството и информира заинтересуваните лица и техните работодатели за мотивираното си решение, без да се накърнява правото на обжалване по член 22. Спирането е временно или постоянно в зависимост от обхвата на възникналите проблеми за железопътната безопасност. Компетентният орган актуализира регистъра по член 23, параграф 1. Веднага след като бъде информиран, работодателят отнема удостоверението, временно или за постоянно в зависимост от мотивите, посочени от компетентния орган. Работодаелят актуализира регистъра, предвиден в член 23, параграф 2.

В случай че работодател установи или бъде информиран, че даден машинист е престанал да отговаря на едно или повече изисквания, той незабавно отнема удостоверението и незабавно информира засегнатата страна и компетентния орган за мотивираното си решение. Работодаелят актуализира регистъра, предвиден в член 23, параграф 2.

4. Държавите-членки гарантират, че в случаите, когато свидетелство или удостоверение бъдат отнети, се предприемат действия за независима оценка и, по целесъобразност, процедура за възстановяване. Заинтересуваният работник може да поиска откриване на тази процедура.

5. Държавите-членки предприемат необходимите действия, за да се избегне рискът от фалшифициране на свидетелства и удостоверения и подправяне на данните от регистрите по член 23. Работодателите се задължават да гарантират и проверяват валидността на свидетелствата и удостоверенията на наетите от тях машинисти.

Глава V

Функции и решения на компетентния орган

Член 20

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 15;
- б) осигуряване на периодични прегледи и/или тестове, както е предвидено в член 17, параграф 1;
- в) прекратяване и отнемане на свидетелства, и уведомяване на издаващата организация за обосновани искания за прекратяване на удостоверения, както е предвидено в член 30;

- г) ако това е посочено от държавата-членка, признаване на лица или организации, както е предвидено в *членове 24 и 26*;
- д) осигуряване на публикуването и актуализирането на регистър на акредитираните или правоспособни лица и организации, както е предвидено в *член 21*;
- е) **поддържане и актуализиране** на регистър на свидетелствата, какъвто е предвиден в *член 17, параграф 1 и член 23*;
- ж) мониторинг на процеса по издаване на удостоверения на машинистите, както е предвидено в *член 27*;
- з) провеждане на контрол, както е предвидено в *член 30*;
- и) въвеждане на национални критерии за изпитващите, както е предвидено в *член 26, 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 делегира функциите, посочени в точки в), е), ж) **и и)** от параграф 1 на трети страни.

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

4. Когато някой компетентен орган делегира или сключва договор за възлагане на функции, посочени в точки (а) или (б) на параграф 1, 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 делегираните или предоставени с договор функции.

5. Когато някой компетентен орган делегира или сключва договор за възлагане на функции, от упълномощеният представител или изпълнител се изисква, при изпълнението на такива функции, да се спазва задълженията, наложени на компетентните органи от настоящата Директива, *по-специално:*

а) *проверките на физическата и психическа годност се извършват от специалисти по трудова медицина или от служби по трудова медицина, акредитирани от компетентния орган;*

б) *проверката на психическа годност се извършва от психолози, транспортни психолози или служби по трудова психология, акредитирани от компетентния орган;*

в) *проверката на общите професионални познания се извършва от служби и комисии, акредитирани от компетентния орган.*

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

Член 21
Акредитиране и признаване

1. Лицата или организациите, 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 45000, и на оценяването на досие, внесено от кандидатите, които представят подходящи доказателства за своите умения във въпросната област.

2. Като алтернатива на акредитирането, предвидено в параграф 1, някоя държава-членка може да предвиди лицата или организациите, признати съгласно тази директива, да бъдат признати от компетентния орган или от друга организация, определена от съответната държава-членка. Признаването се основава на критерии за независимост, компетентност и безпристрастност. Все пак, в случаите, когато търсената компетенция се среща изключително рядко, се позволява изключение от това правило, след като Комисията даде положително мнение съгласно процедурата, посочена в *член 33, параграф 2*.

Критерият за независимост не се прилага, когато се провежда обучението, посочено в *член 24, параграфи 5 и 6*.

3. Компетентният орган се грижи за публикуването и актуализирането на регистър на лицата и организациите, които са акредитирани или признати съгласно настоящата директива.

Член 22

Решения на компетентния орган

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

Член 23

Регистри и обмен на информация

1. От компетентните органи и власти се изисква да:
 - а) водят регистър на всички издадени, актуализирани, подновени, изменени, изтекли, прекратени и отнети, или обявени за изгубени, откраднати или унищожени свидетелства. Този регистър съдържа данните за всяко свидетелство, указани в раздел 4 от Приложение I, които ще бъдат достъпни посредством националния номер, определен за всеки машинист. Той се актуализира редовно;
 - б) предоставят, при обосновано искане, информация за статута на такива свидетелства на компетентните органи и власти 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 се погрижи за воденето на регистър на всички издадени, актуализирани, подновени, изменени, изтекли, прекратени, отнети или обявени за изгубени, откраднати или унищожени удостоверения. Този регистър съдържа данните за всяко удостоверение, указани в раздел 4 от Приложение I, както и данни, отнасящи се до периодичните проверки, предвидени в *член 17*. Той се актуализира редовно;
 - б) сътрудничи на компетентния орган на държавата-членка, в която има постоянно местожителство 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 по всяко време до данните, които се отнасят до тях и които се съхраняват в регистъра на компетентните органи и железопътните предприятия, и получават препис от тези данни при поискване.*

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 преди ...*, съгласно процедурата *на регулиране с контрол*, посочена в **член 33, параграф 3**, и на основата на проект, подготвен от Агенцията, **мерките, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящата директива, като я допълнят, които се отнасят до** основните параметри на регистрите, които трябва 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 да се следват в случай на изпадане в несъстоятелност.

* Една година от датата на влизане в сила на настоящата директива.

5. Компетентните органи и власти, управителите на инфраструктури и железопътните предприятия се грижат регистрите, предвидени в параграфи 1 и 2, и начините на водене на тези регистри да са съобразени с Директива 95/46/ЕО.

6. Агенцията *осигурява съответствието* на системата, предвидена в параграф 2, точки а) и б), с Регламент (ЕО) № 45/2001 г.

Глава VI Обучение и изпити за машинисти

Член 24 Обучение

1. Обучението на машинистите включва една част, отнасяща се до свидетелството и отразяваща общите професионални познания, така както са описани в Приложение IV, и една част, отнасяща се до удостоверение и отразяваща специфичните професионални познания, както са описани в Приложения V и VI.

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. ***Като несъществени елементи на настоящата директива те*** могат да бъдат допълнени или от:

а) съответните ТСОС - Комисията се грижи за съгласуваността между ТСОС и Приложенията към настоящата директива, съгласно процедурата, посочена в ***член 33, параграф 3***, – или,

- б) от критериите, предложени от Агенцията, съгласно член 17 от Регламент (ЕО) № 881/2004 г. и приети от Комисията, съгласно **член 33, параграф 3** от настоящата директива.
4. Съгласно член 13 от Директива 2004/49/ЕО, държавите-членки предприемат мерки за осигуряване на справедлив и недискриминационен достъп на кандидат-машинистите до обучението, необходимо за да са изпълнени условията за получаване на свидетелство и на удостоверение.
5. *Учебните* задачи, отнасящи се до общите професионални познания, предвидени в член 12, параграф 4, до езиковите познания, предвидени в член 13 и до професионалните познания, свързани с подвижния състав, предвидени в член 14, параграф 1, се изпълняват от лица или органи, които са акредитирани или признати, съгласно член 21.
6. *Учебните* задачи, отнасящи се до познания за инфраструктурата, предвидени в член 14, 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 удостоверението си за обучение в трета страна.
8. Въвежда се система за непрекъснат процес на обучение, за да се осигури поддържането на компетенциите на персонала, съгласно точка 2, буква д) от Приложение III към Директива 2004/49/ЕО.

Член 25
Финансиране на обучение

Железопътните предприятия и лицата, натоварени с управлението на инфраструктури носят договорна отговорност за професионалното обучение, както за началното, така и за продължаващото обучение.

Железопътно предприятие или лице, на което е възложено управлението на инфраструктура, наели на работа машинист, чието обучение е било финансирано изцяло или отчасти от друго железопътно предприятие или лице, на което е възложено управлението на инфраструктура, които машинистът е напуснал доброволно след по-малко от пет години служба, възстановява на това предприятие или лице, натоварено с управлението на инфраструктура разходите за това обучение; възстановената сума е обратно пропорционална на продължителността на прослуженото от машиниста време към железопътното предприятие или лицето, на което е възложено управлението на инфраструктура, финансирали обучението.

Подробните правила за прилагането на настоящия член и за изчисляване на размера на сумите, които следва да бъдат възстановени, се определят въз основа на препоръка, съставена от Агенцията на основание член 17 от Регламент (ЕО) № 881/2004.

Член 26
Изпити

1. Изпитите и изпитващите, които са 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 15, параграф 1;

- б) за частта, отнасяща се до удостоверението: от железопътното предприятие или от управителя на инфраструктурата, когато се определя процедурата, която трябва да се следва за получаване на удостоверение, съгласно *член 16*.
2. Изпитите, предвидени в параграф 1, се ръководят от компетентни изпитващи, акредитирани или признати съгласно *член 21*, 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 организации, 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 изключва възможността изпитващият да е свързан с железопътното предприятие или управителя на инфраструктурата, издаваща удостоверението.
5. Изборът на изпитващи и изпити може да става според критериите на Общността, предложени от Агенцията и приети от Комисията ***под формата на мерки, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящата директива, като я допълнят в съответствие с*** процедурата посочена в *член 33, параграф 3*. При отсъствието на такива критерии на Общността, компетентните власти 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 симулиращи програми.

Глава VII
Оценка

Член 27
Стандарти за качество

Компетентните власти и органи се грижат всички дейности, свързани с обучение, оценяване 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 28
Независима оценка

1. Във всяка държава-членка се провежда независима оценка на процедурите по придобиване и оценка на професионалните познания и компетенции, както и на системата за издаване на свидетелства и удостоверения, на периоди не по-големи от пет години. 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. Това оценяване се провежда от квалифицирани лица, които не са заинтересовани от съответните дейности.

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

Глава VIII
Други членове на железопътния персонал

Член 29
Издаване на удостоверения

1. *Другите членове на железопътния персонал, изпълняващи задачи във връзка с безопасността, трябва да притежават удостоверение за други членове на железопътния персонал, удостоверяващо обстоятелството, че лицата отговарят на минималните изисквания за годност от медицинско естество, основно образование и общи професионални умения.*

2. *Удостоверението за други членове на железопътния персонал се издава от железопътното предприятие или лице, натоварено с управлението на инфраструктурата, наело на работа съответния член на персонала. Удостоверението за други членове на железопътния персонал е собственост на предприятието, което го е издало; въпреки това, в съответствие с член 13, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО, държателят може да получи заверен препис от него.*

3. *Компетентният орган предоставя по искане на член на персонала, изпълняващ задачи във връзка със сигурността и притежаващ удостоверение за други членове на персонала, издадено в съответствие с настоящия член, официално потвърждение, в което се посочва името на предприятието, издало удостоверението за други членове на железопътния персонал, изпълнените условия за получаване на удостоверението за други членове на железопътния персонал и продължителността на прослуженото време, зачетено на члена на персонала. Това официално потвърждение е собственост на члена на персонала.*

4. *Членове 20 и 30 относно контрола, упражняван от железопътното предприятие, лицето, на което е възложено управлението на инфраструктура или компетентния орган се прилагат *mutatis mutandis*, като се отчита обстоятелството, че за другите членове на железопътния персонал, изпълняващ задачи във връзка с безопасността има издадено удостоверение от железопътното предприятие или лицето, на което е възложено управлението на инфраструктура, посредством единно удостоверение.*

5. Членове 21, 22, 24, 26, 27 и 28 се прилагат *mutatis mutandis* за сертифицирането на други членове на железопътния персонал, изпълняващи задачи във връзка с безопасността.

6. До ...*, агенцията, в съответствие с членове 3, 4, 6, 12 и 17 от Регламент (ЕО) № 881/2004, уточнява длъжностната характеристика и задачите на другите членове на железопътния персонал, изпълняващи задачи във връзка с безопасността, и минималните изисквания, упоменати в параграф 1.

7. До ...**, Комисията взема решение относно прилагането на настоящия член в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 33, параграф 3, и въз основа на препоръка на Агенцията.

Глава IX Контрол и санкции

Член 30 Контрол от компетентния орган

1. Компетентният орган по всяко време може да направи проверка, във влаковете, движещи се на територия под неговата юрисдикция, дали машинистите на влакове притежават документи, издадени в съответствие с настоящата директива.

2. Въпреки проверките, предвидени в параграф 1, в случай на небрежност на работното място, компетентният орган може да провери дали съответният машинист отговаря на изискванията, поставени в член 14.

* Една година след датата на влизане в сила на настоящата директива.

** Две години след датата на влизане в сила на настоящата директива.

3. Компетентният орган може да проведе анкети по отношение съответствието с изискванията на настоящата директива на машинистите, железопътните предприятия, управителите на инфраструктури, изпитващите и центровете за обучение, извършващи дейност на територията под негова юрисдикция.

4. Ако компетентният орган счита, че някой машинист вече не отговаря на едно или повече от изискваните условия, той предприема следните мерки:

- a) ако се касае за свидетелство, издадено от компетентния орган: компетентният орган прекратява свидетелството. Прекратяването е временно или постоянно, в зависимост от обхвата на създадените проблеми за железопътната безопасност. Незабавно уведомява съответния машинист и неговия работодател за мотивираното си решение, без да нарушава правото на обжалване, предвидено в *член 22*. Посочва процедурата, която трябва да се следва за възстановяване на свидетелството;
- б) ако става въпрос за свидетелство, издадено от компетентните власти в друга държава-членка, компетентният орган се обръща към тези власти и представя обосновано искане или за провеждането на по-подробна проверка, или за прекратяване на свидетелството. Представилият искането компетентен орган информира Комисията и другите компетентни власти и органи за своето искане. Органът, който е издал въпросното свидетелство, разглежда искането в рамките на четири седмици и уведомява другия орган за своето решение. Органът, който е издал свидетелството, уведомява също така Комисията и другите компетентни власти за своето решение. Всеки компетентен орган може да забрани на машинистите да действат на територията под негова юрисдикция, до получаване на съобщение за решението на издаващия орган;

- в) ако става въпрос за удостоверение: компетентният орган се обръща към издаващия орган и изисква или провеждането на по-подробна проверка или прекратяването на удостоверението. Органът по издаването предприема съответните мерки и докладва обратно на компетентния орган в срок от четири седмици. Компетентният орган може да забрани на машинистите да извършват дейности на територията под негова юрисдикция до получаване на доклада от издаващия орган, като информира Комисията и другите компетентни органи за това решение.

Във всеки случай, ако компетентният орган счита, че определен машинист създава сериозна заплаха за безопасността по железните пътища, той незабавно предприема необходимите действия, като например да поиска от управителя на инфраструктурата да спре влака и да забрани на машиниста да действа на територията под негова юрисдикция, колкото дълго е необходимо. Той информира Комисията и другите компетентни власти и органи за всяко такова решение.

Във всички случаи компетентният орган или определената за това организация актуализира регистъра, предвиден в *член 23*.

5. Ако някой компетентен орган счита, 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 рамките на три месеца. Ако е необходимо, на съответната държава-членка се предлагат коригиращи мерки. В случай на несъгласие или спор, въпросът се отнася до Комитета, упоменат в *член 33, параграф 1*, и Комисията каквито мерки са необходими съгласно процедурата, изложена в *член 33, параграф 2*. Всяка държава-членка може да продължи забраната на определен машинист да извършва дейности на територията ѝ, съгласно параграф 4, докато въпросът бъде решен съгласно настоящия параграф.

Член 31
Санкции

Без да нарушават каквито и да е други наказателните мерки или процедури, въведени от настоящата директива, държавите-членки формулират правила за санкции, приложими при нарушения на националните разпоредби, приети съгласно настоящата директива, и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното приложение. Предвидените санкции са ефективни, съразмерни, недискриминационни и възпиращи. Държавите-членки уведомяват Комисията за тези разпоредби най-късно до датата, посочена в първата алинея на член 37, параграф 1 и незабавно я известяват за всякакви последващи изменения, които ги засягат.

Глава X
Заклучителни разпоредби

Член 32
Адаптиране на приложенията

Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящата директива, включително и като ги допълват, които са необходими за адаптиране на приложенията към научно-техническия прогрес, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена член 33, параграф 3 при пълно спазване на процедурите и правомощията, предоставени с Регламент (ЕО) № 881/2004, и по-специално членове 3, 4, 6, 12 и 17 от него.

Член 33
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 до 4, и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се спазват разпоредбите на член 8 от него.

4. По целесъобразност, на основание неотложност и в случай, че предвидените от Комисията мерки са в съответствие със становището на комитета, член 5а, параграфи 1, 2, 4 и 6 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО се прилагат, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Член 34
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 23, параграф 4*, доклад, който съдържа, когато е необходимо, подобрения в системата, които следва да се извършат по отношение на:

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

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

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

Член 35
Използване на смарткарти

Агенцията разглежда до ...* възможността за използването на смарткарта, комбинираща свидетелството и удостоверенията, предвидени в член 4, и подготвя анализ на разходите и ползите. Когато е целесъобразно, **Комисията** приема **в съответствие с посочената в член 33, параграф 3 процедура по регулиране с контрол и въз основа на проект, изготвен от Агенцията**, техническите и оперативни спецификации за смарткартите, предназначени да **изменят несъществени елементи на настоящата директива, като я допълнят**. Въвеждането на смарткарта може да изисква адаптиране на приложенията в съответствие с член 32.

Член 36
Сътрудничество

Държавите-членки си помагат взаимно при въвеждането на настоящата директива; Компетентните власти и органи си сътрудничат по време на етапа на въвеждане.

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

* Пет години от датата на влизане в сила на настоящата директива.

Член 37
Въвеждане

1. Държавите-членки *привеждат* в действие необходимите закони, подзакони и административни разпоредби, необходими за привеждане в съответствие с настоящата директива *до 31 декември 2007 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 предоставят на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, предмет на настоящата директива. Комисията информира относно това останалите държави-членки.

3. Задължението за транспониране и въвеждане на настоящата директива не се отнася за Кипър и Малта, докато на тяхната територия не бъде изградена железопътна система.

Член 38
Постепенно въвеждане и преходни периоди

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

1. Регистрите, предвидени в *член 23*, се въвеждат до две години от приемането на основните параметри на регистрите, посочени в *член 23, параграф 4*.

2. а) До две години от приемането на основните параметри на регистрите, посочени в *член 23, параграф 4*, удостоверенията или свидетелствата се издават в съответствие с настоящата директива, без да се нарушават разпоредбите на *точка 3*, на машинисти, извършващи трансгранични услуги, *каботажни услуги* или услуги по превоз на товари в друга държава-членка, или работят на територията на най-малко две държави-членки.

От същата дата, всички машинисти на влакове, извършващи изредените по-горе услуги, *включително* тези, които още не притежават свидетелства или удостоверения в съответствие с настоящата директива, спазват изискването за *периодични проверки*, предвидени в *член 17*.

- 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 нарушават 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 организации вземат предвид всички професионални компетенции, вече придобити от всеки машинист 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 организации 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, упълномощени да управляват влакове и локомотиви съгласно разпоредбите, които са били в сила преди прилагането *на точка 2 а)* или *б)*, могат да продължат своята професионална дейност на основата на тези пълномощия 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 *учебен* курс преди прилагането на *точка 2 а)* или *б)*, държавите-членки могат да издадат удостоверения на тези стажанти в съответствие със съществуващите национални разпоредби.

За машинистите и стажант-машинистите, посочени в тази точка, съответният компетентен орган или органи могат, в много редки 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 се грижат за постепенното въвеждане на *периодични* проверки, отговарящи на тези, предвидени в *член 17*, за машинисти, които не притежават свидетелства и удостоверения в съответствие с настоящата директива.

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, съдържащи се в 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 този анализ на разходите и ползите показва, че разходите от прилагането на разпоредбите на настоящата директива за такива машинисти на влакове надхвърлят ползите, Комисията, съгласно процедурата посочена в *член 33, параграф 2*, приема решение до шест месеца след подаването на резултатите от този анализ на разходите и ползите. Решението може да бъде разпоредбите на *точка 2, букви б) и в)* от настоящия член да не се прилагат за такива машинисти на влакове за период до десет години на територията на съответната държава-членка.

Не по-късно от 24 месеца преди изтичането на срока на това временно изключение, Комисията, вземайки предвид съответното развитие в железопътния сектор на въпросната държава-членка, може, при спазване на процедурата по *член 33, 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 в алинея втора на тази точка.

Член 39

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила в деня след датата на нейното публикуване в Официален вестник на Европейския съюз.

Член 40

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в,

За Европейския парламент:

За Съвета:

Председател:

Председател:

ПРИЛОЖЕНИЕ I
ОБРАЗЕЦ НА ОБЩНОСТНО СВИДЕТЕЛСТВО И
ХАРМОНИЗИРАНО ДОПЪЛНИТЕЛНО УДОСТОВЕРЕНИЕ

1. ХАРАКТЕРИСТИКИ НА СВИДЕТЕЛСТВОТО

Физическите характеристики на свидетелството за правоспособност на локомотивен машинист трябва да съответстват на ISO стандарти 7810 и 7816-1.

Картата трябва да бъде изработена от поликарбонат.

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

2. СЪДЪРЖАНИЕ НА СВИДЕТЕЛСТВОТО

Лицевата страна на свидетелството трябва да съдържа:

- а) думите „Свидетелство за правоспособност на локомотивен машинист“, изписани с едър шрифт на езика или езиците на държавата-членка, издаваща свидетелството;
- б) името 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 „Модел на Европейските общности“ на езика или езиците на държавата-членка, издаваща свидетелството, и думите „Свидетелство за правоуправление на локомотивен машинист“ на другите езици на Общността, отпечатани в жълто като фон на свидетелството;

- 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.

Кодовите се определят от Комисията в съответствие с процедурата по член 33, параграф 2, на базата на препоръка от Агенцията.

3. УДОСТОВЕРЕНИЕ

Удостоверението трябва 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, в рамките на която на машиниста е разрешено да управлява влак;
- й) категорията, в която притежателят има право 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;
- о) ***датата на последния медицински преглед на държателя.***

4. МИНИМУМ ДАННИ, ВКЛЮЧЕНИ В НАЦИОНАЛНИТЕ РЕГИСТРИ

- а) Данни, отнасящи се до свидетелството:

Всички данни, съдържащи се в свидетелството, плюс данните, отнасящи се до изискванията за проверка, предвидени в *членове 12 и 17*.

- б) Данни, отнасящи се до удостоверение:

Всички данни, съдържащи се в удостоверението, плюс данните, отнасящи се до изискванията за проверка, предвидени в *13, 14 и 17*.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

МЕДИЦИНСКИ ИЗИСКВАНИЯ

1. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

1.1. Машинистите трябва да не страдат от заболявания, нито да приемат лекарства, лекарствени форми 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

Трябва да бъдат изпълнени следните изисквания по отношение на зрението:

- зрителна острота на разстояние, с 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, с 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,
- зрение на двете очи: ефективно; не се изисква, когато лицето има адекватна адаптация и достатъчен компенсиращ опит. Само в случай на изгубено бинокулярно виждане след започване на работа,
- 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 през интервали, определени от лекаря,
- 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, тоест:

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

Като насока следва да се вземат следните стойности:

- увреждането на слуха трябва да не надхвърля 40 dB при 500 и 1 000 Hz,
- увреждането на слуха трябва да не 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 трябва да се счита за причина за временно изключване на машинистките. Трябва да се прилагат правните разпоредби, защитаващи бременните машинистки.

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 медикаменти, и злоупотреба с алкохол, които поставят под въпрос годността за работа,
- когнитивни: внимание и концентрация; памет; възприятие; разсъждение,
- общуване,
- психомоторни: време за реакция, координация на ръцете.

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 трябва да се определи като се има предвид, че при прегледа трябва 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) трябва да се провеждат поне веднъж на всеки три години до навършване на 55-годишна възраст, а след това - ежегодно.

В допълнение към тази периодичност **специалистът по трудова медицина** трябва да увеличи честотата на прегледите, ако това се налага от здравословното състояние на члена на персонала.

Без да се засяга *член 17, 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, трябва да бъде извършен подходящ медицински преглед.

Физическата годност трябва да се проверява редовно и винаги след възникване на трудова злополука **или след всеки период на отсъствие след инцидент, при който са засегнати хора. Специалистът по трудова медицина** или здравната служба на предприятието могат да решат да извършат подходящ допълнителен медицински преглед, особено след отпуск по болест, продължил не по-малко от 30 дни. Работодателят трябва да поиска от **акредитиран медицински специалист** да провери физическата годност на машиниста, ако работодателят е трябвало 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, който се извършва преди назначаването, периодичните прегледи трябва да включват като минимум:

- 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

Трябва 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 трябва да бъде прието за самостоятелно овладяване на експлоатационните правила, 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 за научаване чрез практика в ситуации, които не могат да бъдат упражнени в реалния живот. По принцип трябва да бъдат използвани симулатори от най-последно поколение.

По отношение на придобиването на знания за маршрутите, предпочитаният подход трябва 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, както се виждат от кабината на машиниста.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ОБЩИ ПРОФЕСИОНАЛНИ ПОЗНАНИЯ И ИЗИСКВАНИЯ ВЪВ ВРЪЗКА СЪС СВИДЕТЕЛСТВОТО

Общото обучение има следните цели:

- овладяване на знания и процедури относно железопътните технологии, включително принципите на безопасност и философията, залегнала в експлоатационните правилници,
- овладяване на знания и процедури относно рисковете, свързани с експлоатацията на железните пътища, и различните средства, които да бъдат използвани за справяне с тях,
- овладяване на знания и процедури относно ръководните принципи на един или повече режими на експлоатация на железните пътища,
- овладяване на знания и процедури относно влаковете, техния състав и техническите изисквания за тяговите единици, пътническите и товарните вагони и другия подвижен състав.

По-специално машинистите трябва да могат да:

- разбират специфичните изисквания за упражняване на професията локомотивен машинист, нейната значимост и професионалните и лични изисквания (дълги работни смени, отдалеченост от дома и др.),
- прилагат правилата за безопасност на персонала,
- разпознават подвижния състав,

- знаят и да прилагат точно методите на работа,
 - определят референтните и приложните документи (процедурен наръчник и наръчник на линиите, както е определено в ТСОС "Операции", наръчник на машиниста, наръчник за аварии и др.),
 - заучават поведение, което е съвместимо с ключовите за безопасността отговорности,
 - идентифицират процедурите, приложими при произшествия с хора,
 - различават опасностите, свързани с експлоатацията на железните пътища като цяло,
 - познават ръководните принципи на безопасността на движение,
 - прилагат основните принципи на електротехнологията.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ V

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

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

1. ТЕСТОВЕ И ПРОВЕРКИ ПРЕДИ ЗАМИНАВАНЕ

Машинистите трябва да могат да:

- събират документацията и необходимото оборудване,
- проверяват мощността на тяговата единица,
- проверяват информацията, въведена в документите на борда на тяговата единица,
- гарантират, извършвайки посочените проверки и тестове, че тяговата 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 трябва 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 локализира 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 трябва да е запознат с:

- 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,

- системите за регистрация на пътувания,
- електрическите и пневматичните системи,
- натрупването на електричество и високо-волтовите системи,
- комуникационното оборудване (радиовръзка на влака и др.),
- уреждането на пътуванията,
- съставните части на подвижния състав, тяхното предназначение и приспособленията, типични за превозваните товари, по-специално системата за спиране на влака чрез отваряне на въздухопровода на пневматичната спираща система,
- спиращата система,
- специфичните части на тяговите единици,
- тяговата верига, двигателите и трансмисиите.

3. ПРОВЕРКА НА СПИРАЧКИТЕ

Машинистите трябва да могат:

- да проверяват и изчисляват преди потеглянето дали спиращата сила на влака, *посочена в документите на возилото*, съответства на спиращата сила, която се изисква за *линията*,
- да проверяват изправността на различните компоненти на спиращата система на тяговата 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 трябва 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 ИНСТАЛАЦИИТЕ ИЛИ ВОЗИЛАТА

Машинистите трябва 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 инсталациите.

6. АНОМАЛИИ

Машинистите трябва:

- 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 дават преимущество на безопасността на железопътния трафик и хората,
- да познават наличните средства за защита и комуникация.

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

Машинистите трябва:

- 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 идентифицират 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 трябва да могат да преценят дали возилото 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 трябва да могат да определят дали е необходима експертна оценка преди влакът да може да продължи.

9. ОБЕЗДВИЖВАНЕ НА ВЛАКА

Машинистите трябва 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 трябва 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, ОТНАСЯЩИ СЕ ДО УДОСТОВЕРЕНИЕТО

Въпроси, отнасящи се до инфраструктурата

1. ПРОВЕРКА НА СПИРАЧКИТЕ

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

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

Машинистите трябва 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 трябва да могат да предвиждат проблемите и да реагират адекватно по отношение на безопасността и другите показатели, като например точност и икономичност. Ето защо те трябва да притежават подробни познания за железопътните линии и инсталации по маршрута си и за другите договорени 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,
- идентифициране на коловози, които могат да бъдат използвани за определен вид движение,
- приложими правила за движение и значение на сигналната система,
- експлоатационен режим,
- система за блокировка 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,
- специфични експлоатационни характеристики: особени сигнали, знаци, условия за потегляне и др.

4. РАЗПОРЕДБИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Машинистите трябва 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 съблюдават 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, завои, 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 трябва 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 инсталациите,
- да съобразяват движението на влака с разписанието и с евентуално издадени заповеди за пестене на енергия, вземайки предвид характеристиките на тяговата единица, влака, линията и околната среда.

6. АНОМАЛИИ

Машинистите трябва 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 гарантират или да вземат мерки, за да гарантират безопасността на движението и на хората, когато това е необходимо.

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

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

8. ЕЗИКОВИ ТЕСТОВЕ

Машинистите, на които се налага да комуникират с управителя на инфраструктурата по важни въпроси на безопасността, трябва да притежават езикови умения на езика, посочен от управителя на съответната инфраструктура. Езиковите им умения трябва да бъдат такива, че да могат да комуникират активно и ефективно в рутинни, неблагоприятни и аварийни ситуации.

Те трябва да могат да използват съобщенията и методите за комуникация, посочени в ТСОС "Операции". Машинистите трябва да могат да комуникират на ниво 3 съгласно следната таблица:

Езиково и комуникационно ниво

Говоримото владее на езика може да бъде разделено на следните пет нива:

Ниво	Описание:
5	<ul style="list-style-type: none">– може да адаптира начина, по който говори, спрямо всякакви събеседници– може да изказва мнение– може да преговаря– може да убеждава– може да дава съвети
4	<ul style="list-style-type: none">– може да се справя с напълно непредвидени ситуации– може да прави предположения– може да изразява аргументирано становище
3	<ul style="list-style-type: none">– може да се справя в практически ситуации, в които има елемент на непредвиденост– може да описва– може да води прост разговор
2	<ul style="list-style-type: none">– може да се справя в прости практически ситуации– може да задава въпроси– може да отговаря на въпроси
1	<ul style="list-style-type: none">– може да говори със запаметени изречения

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

ЧЕСТОТА 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 експлоатационните правила): на всеки три години или след отсъствие от съответния маршрут, продължило повече от една година;
 - в) познания за подвижния състав: на всеки три години.
-