

ДИРЕКТИВА 2007/59/ЕЗ НА ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И НА СОВЕТОТ

од 23 октомври 2007 година

за сертификарање на машиновозачи кои управуваат со локомотиви и возови во рамките на железничкиот систем на Заедницата

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, а особено член 71 од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Комисијата,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот економско-социјален комитет¹,

имајќи го предвид мислењето на Комитетот на регионите²,

постапувајќи согласно со постапката утврдена во член 251 од Договорот, во однос на заедничкиот текст одобрен од Комитетот за усогласување на 31 јули 2007 година³,

со оглед на тоа што:

(1) Директивата 2004/49/ЕЗ⁴ на Европскиот парламент и на Советот од 29 април 2004 година за безбедноста на железничкиот транспорт во Заедницата бара управителите на железничките инфраструктури и железничките претпријатија да утврдат свои системи за управување на безбедноста, така што железничкиот систем да може да ги постигне најмалку општите цели за безбедност и да соодветствува со националните правила и барања за безбедност определени во техничките спецификации за меѓусебно функционирање (ТСМФ) и да се применат соодветните делови од општите методи за безбедност. Овие системи за управување на безбедноста предвидуваат, меѓу другите работи, програми и системи за обука на персоналот кои гарантираат дека компетентноста на персоналот е одржана и нивните обврски се исполнети на соодветниот начин.

(2) Директивата 2004/49/ЕЗ предвидува дека за да се добие пристап до железничка инфраструктура, железничкото претпријатие треба да поседува сертификат за безбедност.

(3) Согласно Директивата 91/440/ЕЕЗ на Советот од 29 јули 1991 година за развојот на железниците во Заедницата⁵, почнувајќи од 15 март 2003 година лиценцираните железнички претпријатија имаат право на пристап до трансевропската мрежа за превоз на товар за извршување на меѓународни железнички услуги за превоз на товар, а од 2007 година најдоцна ќе имаат право на пристап до целата мрежа за домашни и меѓународни услуги за превоз на товар. Постепеното раширување на правата за пристап неизбежно ќе доведе до зголемување на движењето на машиновозачите надвор од националните граници. Како резултат од тоа ќе порасне побарувачката за машиновозачи, кои се обучени и имаат сертификат да работат во повеќе од една земја-членка.

(4) Едно проучување на Комисијата во 2002 година покажа дека законите на земјите-членки за условите за сертификарање на машиновозачи значително се разликуваат. Поради тоа треба да се донесат правила на Заедницата за сертификарање на машиновозачи за да се надминат овие

¹ Сл. весник бр. С 221, 8 септември 2005 год., стр. 64

² Сл. весник бр. С 71, 22 март 2005 год., стр. 26

³ Мислење на Европскиот парламент од 28 септември 2005 година (Сл. весник бр. С 227 Е, 21 септември 2006 год., стр. Заеднички став на Советот од 14 септември 2006 година (Сл. весник бр. С 289 Е, 28 ноември 2006 год., стр.), Став на Европскиот парламент од 18 јануари 2007 година (сè уште необјавен во Службениот весник), Законодавна резолуција на Европскиот парламент од 25 септември 2007 година и Одлука на Советот од 26 септември 2007 година.

⁴ Сл. весник бр. L 164, 30 април 2004 год., стр. 44. Коригирана верзија во Сл. весник бр. L 220, 21 јуни 2004 год., стр. 16.

⁵ Сл. весник бр. L 237, 24 август 1991 год., стр. 25. Директива, последен пат изменета со Директивата 2006/103/ЕЗ (Сл. весник бр. L, 363, 20 декември 2006 год., стр. 344).

разлики, а да се запази сегашното високо ниво на безбедност на железничкиот систем во Заедницата.

(5) Таквите правила на Заедницата треба да придонесат и за целите на политиките на Заедницата за слободно движење на работници, слобода за основање и слобода за добивање услуги во контекст на заедничката транспортна политика, а да се избегне секако нарушување на конкуренцијата.

(6) Целта на овие заеднички одредби треба да биде највисока за да се олесни движењето на машиновозачите од една земја-членка во друга, но исто така и да им се олесни движењето од едно железничко претпријатие во друго, како и општото признавање на лиценците и усогласените дополнителни сертификати од сите заинтересирани страни во железничкиот сектор. За таа цел, посебно е важно одредбите да предвидат минимални барања кои треба да ги исполнат кандидатите за да добијат дозвола или усогласен дополнителен сертификат.

(7) Оваа Директива ја следи и во голема мера се основа врз историската заедничка спогодба склучена помеѓу Европската федерација на транспортните работници (ЕТФ) и Заедницата на европските железници (ЦЕР) за одредени аспекти на работните услови на мобилните работници кои учествуваат во интероперативни прекугранични услуги⁶.

(8) Дури во случај кога земја-членка исклучува од опсегот на оваа Директива машиновозачи кои работат исклучиво во рамките на определени категории на железнички системи, мрежи и инфраструктури, тоа не треба да ја ограничува на никој начин обврската на таа земја-членка да ја почитува валидноста на лиценците на територијата на Европската унија или на усогласените дополнителни сертификати на соодветната инфраструктура.

(9) Барањата треба да вклучуваат најмалку минимална возраст за управување со воз, физичка и професионална психолошка подготвеност на кандидатот, професионално искуство и познавање на одредени прашања поврзани со управување на воз, како и познавање на инфраструктурите во кои тој ќе работи и за употреба на јазикот кај нив.

(10) Со цел да се зголеми рационалноста, обуката која треба да ја поминат машиновозачите за да добијат усогласен дополнителен сертификат треба да се насочи, доколку е можно и пожелно од безбедносна гледна точка, на конкретни услуги кои ќе се извршуваат од машиновозачите, како на пример: маневрирање, услуги за одржување, услуги за превоз на патници или товар. При оценување на оваа Директива, Европската железничка агенција (во понатамошниот текст наречена „Агенцијата“) треба да ја оцени потребата од дополнувања на барањата за обука, утврдени во Анексот, за подобро да се одрази новонастанатата структура на пазарот.

(11) Железничките претпријатија и управителите на инфраструктури кои издаваат усогласени дополнителни сертификати може да обезбедат обука за општо професионално познавање, јазични познавања, познавања за подвижниот состав и инфраструктурите. Сепак, во поглед на испитите, треба да се избегне секој конфликт на интереси, без да се исклучи можноста испитувачот да е дел од железничкото претпријатие или управител на инфраструктура што го издава усогласениот дополнителен сертификат.

(12) Во согласност со член 13(4) од Директивата 2004/49/ЕЗ, железничкото претпријатие и управителите на инфраструктури се одговорни за нивото на обуката за машиновозачите кои ги вработуваат. За таа цел, железничките претпријатија и менаџерите на инфраструктурите треба да ја имаат предвид обуката и квалификациите кои ги стекнале претходно овие машиновозачи, во согласност со член 13(3) од наведената Директива. Исто така, важно е да се гарантира дека доволен број машиновозачи се обучени. Во овој контекст, сепак е неопходно да се преземаат мерки со кои се гарантира дека инвестициите кои се направени од железничко претпријатие или управител на инфраструктура за обука на машиновозач не создаваат неоснована придобивка на друго железничко претпријатие или управител на инфраструктура во случај кога тој машиновозач доброволно го напушта претходното железничко претпријатие или управител на инфраструктура.

⁶ Сл. весник бр. L 195, 27 јули 2005 год., стр. 18.

Овие мерки може да бидат од секаков карактер, на пример: национално законодавство, колективни спогодби за работа, договорни клаузули помеѓу машиновозачите и работодавачите, или спогодби со кои се одредува преминување на машиновозачи од едно претпријатие во друго, во случај кога машиновозачите се страна во таквите спогодби.

(13) Барањата за компетентност на персоналот и условите за здравје и безбедност се одредуваат во контекст на директивите за меѓусебно функционирање, особено како дел од ТСМФ „Управување на сообраќај и функционирање“. Потребно е да се обезбеди усогласување помеѓу овие ТСМФ и Анексите кон оваа Директива. Комисијата ќе го постигне ова со изменување или приспособување на соодветната ТСМФ кон оваа Директива и нејзините Анекси, со помош на постапките предвидени во Директивата 96/48/ЕЗ на Советот од 23 јули 1996 година за меѓусебно функционирање на трансевропскиот брз железнички систем⁷ и Директивата 2001/16/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 19 март 2001 година за меѓусебно функционирање на конвенционалниот железнички систем⁸.

(14) За да се зголеми слободата на движење на работниците и безбедноста на железниците во Заедницата, треба да се посвети посебно внимание на другите членови на екипажот кои извршуваат критични задачи за безбедноста на локомотивите и возовите. Затоа земјите-членки треба да гарантираат дека другите членови на екипажот кои извршуваат критични задачи за безбедноста ги исполнуваат минималните барања утврдени во ТСМФ за функционирање и управување на сообраќај. Земајќи ги предвид националните планови за спроведување кои треба да бидат нотифицирани од земјите-членки во врска со спроведувањето на ТСМФ, Агенцијата треба да ги одреди можностите за сертифицирање на другите членови на екипажот кои извршуваат критични задачи за безбедноста и да го оцени влијанието на овие различни можности. Врз основа на овој извештај, Комисијата треба, ако е погодно, да достави предлог во поглед на условите и постапките за сертифицирање на другите членови на екипажот кои извршуваат критични задачи за безбедноста на локомотиви и возови.

(15) Барањата кои се однесуваат на лиценците и усогласените дополнителни сертификати утврдени во оваа Директива треба да се однесуваат исклучиво на правните услови, кои му даваат право на машиновозачот да управува со воз. Сите други правни барања, усогласени со законодавството на Заедницата и применувани на недискриминациски начин, кои се однесуваат на железнички претпријатија, управители на инфраструктури и подвижен состав, треба еднакво да бидат исполнети за да може еден машинист да управува со воз во рамките на определена инфраструктура.

(16) Оваа Директива не треба да го доведе во прашање спроведувањето на Директивата 95/46/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 24 октомври 1995 година во однос на заштита на лицата при обработка на лични податоци и за слободно движење на вакви податоци⁹, и на Регулативата (ЕЗ) бр. 45/2001 на Европскиот парламент и на Советот од 18 декември 2000 година за заштита на лицата при обработка на лични податоци од институциите и органите на Заедницата и за слободно движење на таквите податоци¹⁰.

(17) За да се гарантира потребната еднообразност и транспарентност, Заедницата треба да воведо единичен модел за сертифицирање кој е заемно признат од земјите-членки, кој проверува дали машиновозачите одговараат на одредени минимални услови, како и нивните професионални квалификации и јазични познавања, кој остава на надлежните власти во земјите-членки да издаваат дозволи и на управителите на инфраструктури да издаваат усогласени дополнителни сертификати.

⁷ Сл. весник бр. L 235, 17 септември 1996 год., стр. 6. Директива, последен пат изменета со Директивата 2006/32/ЕЗ на Комисијата (Сл. весник бр. L, 141, 2 јуни 2007 год., стр 63).

⁸ Сл. весник бр. L 110, 20 април 2001 год., стр.1. Директива, последен пат изменета со Директивата 2007/32/ЕЗ на Комисијата.

⁹ Сл. весник бр. L 281, 23 ноември 1995 год., стр. 31. Директива, изменета со Регулативата (ЕЗ) бр. 1882/2003 (Сл. весник бр. L 284, 31 октомври 2003 год., стр. 1).

¹⁰ Сл. весник бр. L 8, 12 јануари 2001 год., стр. 1.

(18) Агенцијата исто така треба да ја разгледа употребата на смарт-карта наместо дозвола и усогласен дополнителен сертификат. Предноста на таквата смарт-карта би била тоа што таа ги комбинира двата елемента во еден и истовремено би можела да се употреби за други примени или во областа на безбедноста или за целите на управувањето на машиновозачот.

(19) Сите информации содржани во лиценците, усогласените дополнителни сертификати и регистрите на лиценците и усогласените дополнителни сертификати треба да се користат од органите за безбедност за да се олесни вреднувањето на процесот на сертификарање на персоналот, предвидено во членовите 10 и 11 од Директивата 2004/49/ЕЗ и да се забрза издавањето на сертификати за безбедност предвидено во овие членови.

(20) Ангажирањето на машиновозачи кои биле сертификирани во согласност со оваа Директива не треба да ги ослободува железничките претпријатија и управители на инфраструктури од нивната обврска да воведат систем за следење и внатрешна контрола на компетентноста и поведението на нивните машиновозачи согласно член 9 и Анекс III кон Директивата 2004/49/ЕЗ и треба да биде дел од тој систем. Усогласениот дополнителен сертификат не треба да ги ослободува ниту железничките претпријатија ниту управителите на инфраструктури од нивната одговорност за безбедност, а особено за обука на нивниот персонал.

(21) Одредени компании даваат услуги на машиновозачи на железнички претпријатија и управители на инфраструктури. Во такви случаи, надлежноста за тоа дали машинистот поседува дозвола и сертификат во согласност со оваа Директива треба да ја има железничкото претпријатие или управителот на инфраструктура кои го ангажираат машиновозачот.

(22) За да продолжи ефикасно да функционира железничкиот транспорт, машиновозачите кои ја работат таа професија пред влегувањето во сила на оваа Директива треба да ги задржат нивните стекнати права за време на еден преоден период.

(23) Непотребните административни и финансиски оптоварувања треба да се избегнат при замена на овластувањата за управување издадени на машиновозачи пред примената на важечките одредби од оваа Директива со усогласени дополнителни сертификати и лиценци кои се во согласност со оваа Директива. Според тоа, правата за управување дадени на машиновозачите пред тоа, треба да бидат запазени колку што е можно повеќе. Квалификациите и искуството на секој машиновозач или група од машиновозачи треба да се земаат во предвид од издавачките органи при замена на овластувањата за управување. Издавачкиот орган треба да одлучи врз основа на квалификациите и/или искуството дали е потребно еден машиновозач или група од машиновозачи да подлежи на дополнителен испит и/или обука пред да можат да добијат заменети лиценци и усогласени дополнителни сертификати. Според тоа, издавачкиот орган треба да одлучи дали квалификациите и/или искуството се доволни за да се издадат потребната дозвола и усогласен дополнителен сертификат, без да е потребно дополнителен испит или обука.

(24) Непотребните административни и финансиски оптоварувања треба да се избегнат кога машиновозачите го заменуваат работодавачот. Железничко претпријатие, кое вработува машинист треба да ја има предвид претходно стекнатата компетентност и колку што е можно да го ослободи од дополнителни испити и обука.

(25) Оваа Директива не треба да гарантира заемно признавање на правата за управување, кои машинистите ги стекнале пред примената на оваа Директива, без да е во спротивност со општата шема за взаемно признавање утврдена согласно Директивата 2005/36/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 7 септември 2005 година за признавање на професионални квалификации¹¹ која продолжува да се применува до крајот на преодниот период.

(26) Мерките неопходни за спроведување на оваа Директива треба да се донесат во согласност со Одлуката 1999/468/ЕЗ на Советот од 28 јуни 1999 година за утврдување постапки за примена на надлежностите за спроведување дадени на Комисијата¹².

¹¹ Сл. весник бр. L 255, 30 септември 2005 год., стр. 22. Директива, последен пат изменета со Директивата 2006/100/ЕЗ на Советот (Сл. весник бр. L, 363, 20 декември 2006 год., стр. 141).

¹² Сл. весник бр. L 184, 17 јули 1999 год., стр.23. Одлука, изменета со Одлуката 2006/512/ЕЗ (Сл. весник бр. L 200, 22

(27) Особено, Комисијата треба да има овластувања да ги определи условите и критериумите потребни за спроведување на оваа Директива. Бидејќи овие мерки се од општ домен и се наменети да ги изменат несуществените елементи од оваа Директива или да ја дополнат со нови несуществени елементи, треба да бидат донесени во согласност со регулаторна постапка со надзор предвиден во член 5а од Одлуката 1999/468/ЕЗ.

(28) Кога поради задолжителни причини од неодолен карактер, нормалните рокови за регулаторната постапка со надзор не може да бидат усогласени, Комисијата треба да може да се повика на постапка за неодоливи случаи, предвидена во член 5а(6) од Одлуката 1999/468/ЕЗ за донесување на критериуми на Заедницата за избор на испитувачи и испити како што е предвидено во оваа Директива, и за приспособување на Анексите кон оваа Директива според научно-техничкиот напредок, како што е предвидено во неа.

(29) Во согласност со точка 34 од Меѓуинституционалната спогодба за подобро законодавство¹³, земјите-членки се поттикнати да изготват за себе и за интересите на Заедницата табели, кои ја покажуваат, колку што е можно подобро, корелацијата помеѓу оваа Директива и мерките за транспонирање и да ги обезбедат за јавноста.

(30) Земјите-членки треба да предвидат контроли за усогласување со оваа Директива и соодветно дејство во случај машиновозач да наруши некоја одредба од оваа Директива.

(31) Земјите-членки треба да предвидат соодветни казни за нарушување на националните одредби за спроведувањето на оваа Директива.

(32) Доколку целта на оваа Директива, имено утврдувањето на општа регулаторна рамка за сертификарање на машиновозачи кои управуваат со локомотиви и возови за превоз на патници и стоки, не може да биде постигната во задоволителен степен од земјите-членки и според тоа, ако се има предвид размерот и последиците од оваа Директива, може да биде постигната на ниво на Заедницата, Заедницата може да донесе мерки, во согласност со принципот на супсидијарност утврден во член 5 од Договорот. Во согласност со принципот на пропорционалност утврден во тој член, оваа Директива не го надминува неопходното за постигнување на таа цел.

(33) Може да се покаже соодветно, со оглед на рационалноста, машиновозачите кои работат исклучиво на територијата на една земја-членка времено да се исклучат од примената на одредбите на оваа Директива во однос на обврската таквите машиновозачи да поседуваат лиценци и усогласени дополнителни сертификати согласно со оваа Директива. Условите кои ги регулираат таквите исклучувања треба да бидат јасно дефинирани.

(34) Земја-членка која нема железнички систем и не планира да има во непосредна иднина, би се обврзала со несразмерна и беспредметна обврска доколку треба да ја транспонира и спроведува оваа Директива. Според тоа, таквите земји-членки додека немаат железнички систем треба да бидат ослободени од обврската да ја транспонираат и спроведат оваа Директива,

ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАВА ДИРЕКТИВА:

ПОГЛАВЈЕ I

ЦЕЛ, ОПСЕГ И ДЕФИНИЦИИ

Член 1

Цел

Оваа Директива ги утврдува условите и постапките за сертификарање на машиновозачи кои управуваат со локомотиви и возови во рамки на железничкиот систем на Заедницата. Таа ги одредува задачите за кои се одговорни надлежните органи на земјите-членки, машиновозачите и

јули 2006 год., стр.11).

¹³ Сл. весник бр. С 321, 31 декември 2003 год., стр. 1.

другите учесници во секторот, а особено железничките претпријатија, управители на инфраструктури и центри за обука.

Член 2

Опсег

1. Оваа Директива се применува за машиновозачи кои управуваат со локомотиви и возови во рамките на железничкиот систем на Заедницата, железничко претпријатие за кое се бара сертификат за безбедност или управител на инфраструктура за кој се бара овластување за безбедност.
2. Земјите-членки не ги спречуваат товарните возови, врз основа на националните одредби кои се однесуваат за друг персонал на товарни возови, да ги поминуваат границите или да вршат домашен транспорт во нивна територија.
3. Без да е во спротивност со член 7, земјите-членки може да ги исклучат од мерките, кои тие ги донесуваат за спроведување на оваа Директива, машиновозачите кои работат исклучиво во:
 - (а) метроа, трамваи и други теснолиниски железнички системи;
 - (б) мрежи, кои функционално се одделени од останатиот железнички систем и се наменети единствено за вршење на локални, градски и приградски услуги за превоз на патници и товар;
 - (в) железнички инфраструктури во приватна сопственост кои постојат исклучиво само за користење од сопствениците за нивни сопствени товарни превози;
 - (г) делници од шини кои се времено затворени за нормален сообраќај поради одржување, обновување или усовершување на железничкиот систем.

Член 3

Дефиниции

За цели на оваа Директива се подразбираат:

- (а) *на д л е ж е н о р г а н*, орган за безбедноста, наведен во член 16 од Директивата 2004/49/ЕЗ;
- (б) *м а ш и н о в о з а ч*, лице способно и овластено да управува со возови, вклучително и локомотиви, маневарски локомотиви, работни возови, железнички превозни средства за одржување или возови за железнички превоз на патници или стока на независен, одговорен и безбеден начин;
- (в) *д р у г и ч л е н о в и н а е к и п а ж к о и и з в р ш у в а а т к р и т и ч н и з а д а ч и з а б е з б е д н о с т а*, персонал во возот различен од машиновозачи, кои помагаат за гарантирање на безбедноста на возот, на патниците и стоките кои се превезуваат;
- (г) *ж е л е з н и ч к и с и с т е м*, систем составен од железнички инфраструктури кои се состојат од линии и стационарни инсталации на железничкиот систем, како и подвижниот состав од сите категории и потекло кои патуваат по таа инфраструктура, како што е определено во Директивите 96/48/ЕЗ и 2000/16/ЕЗ;
- (д) *у п р а в и т е л н а и н ф р а с т р у к т у р а*, секој орган или претпријатие одговорно особено за изградба и одржување на целата или на дел од железничка инфраструктура, согласно дефинираното во член 3 од Директивата 91/440/ЕЕЗ, кое може да го вклучи и управувањето на системите за контрола и безбедност на инфраструктурата. Функциите на управителот на инфраструктурата на одредена мрежа или на дел од неа може да бидат распределени на различни органи или претпријатија;
- (ѓ) *ж е л е з н и ч к о п р е т п р и ј а т и е*, секое железничко претпријатие согласно дефинираното во Директивата 2001/14/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 26 февруари

2001 година за распределување на капацитетот на железничката инфраструктура и собирање на такси за користењето на железничката инфраструктура¹⁴, и секое друго јавно или приватно претпријатие, кое врши железнички превоз на стоки и/или патници при што се бара претпријатието да обезбеди влечна сила. Тоа вклучува и претпријатија кои обезбедуваат само влечна сила;

(е) *технички спецификации за меѓусебно функционирање* или ТСМФ, спецификациите со кои е опфатен секој потсистем или дел од потсистем за да ги исполни основните барања и да обезбеди меѓусебно функционирање на трансевропските брзи железнички системи и конвенционални железнички системи согласно дефинираното во Директивите 96/48/ЕЗ и 2001/16/ЕЗ;

(ж) *Агенција*, Европска железничка агенција, основана согласно Регулативата (ЕЗ) бр. 881/2004¹⁵ на Европскиот парламент и на Советот од 29 април 2004 година;

(з) *сертификат за безбедност*, сертификат издаден на железничко претпријатие од надлежен орган во согласност со член 10 од Директивата 2004/49/ЕЗ;

(с) *сертификат*, усогласен дополнителен сертификат во кој се наведува инфраструктурата по која носителот е овластен да управува со воз и подвижниот состав кој носителот има право да го управува;

(и) *овластување за безбедност*, овластување издадено на управител на инфраструктура од надлежен орган во согласност со член 11 од Директивата 2004/49/ЕЗ;

(ј) *центар за обука*, субјект акредитиран или признат од надлежен орган за спроведување на курсеви за обука.

ПОГЛАВЈЕ II

СЕРТИФИЦИРАЊЕ НА МАШИНОВОЗАЧИ

Член 4

Модел за сертифицирање на Заедницата

1. Сите машиновозачи ја имаат потребната способност и квалификации да управуваат со возови и ги поседуваат следниве документи:

(а) дозвола, која потврдува дека машиновозачот ги исполнува минималните услови во поглед на здравствените барања, основното образование и општи професионални способности. Дозволата ја идентификува личноста на машиновозачот и го наведува органот што ја издава и нејзиниот рок на важност. Дозволата се издава во согласност со барањата на Анекс I, додека не биде донесен моделот за сертифицирање на Заедницата;

(б) еден или повеќе сертификати, кои ја наведуваат инфраструктурата по која носителот е овластен да управува со воз и подвижниот состав кој носителот има право да го управува. Секој сертификат ги исполнува барањата на Анекс I.

2. Меѓутоа, барањето за поседување на сертификат за определен дел од инфраструктурата не се применува за исклучителни случаи наведени подолу, под услов друг машиновозач кој поседува валиден сертификат за соодветната инфраструктура да го придружува машинистот за време на управувањето;

(а) кога поради нарушување на железничката услуга неопходно е отстранување на возови или одржување на шините, како што е наведено од управителот на инфраструктурата;

¹⁴ Сл. весник бр. L 75, 15 март 2001 год., стр. 29. Директива, последен пат изменета со Директивата 2004/49/ЕЗ.

¹⁵ Сл. весник бр. L 164, 30 април 2004 год., стр.1. Коригирана верзија во Сл. весник бр. L 220, 21 јуни 2004 год., стр. 3.

- (б) при исклучителни, еднократни услуги, кога се користат историски возови;
- (в) при исклучителни, еднократни услуги за превоз на товар, под услов да се согласи управителот на инфраструктурата;
- (г) при испорака или демонстрирање на нов воз или локомотива;
- (д) за целите на обуката и спроведување испити за машиновозачи.

Одлуката за користење на оваа можност ја донесува железничкото претпријатие и не може да биде наложена од соодветниот управител на инфраструктура или надлежниот орган.

Секогаш кога се користи дополнителен машиновозач, како што е погоре предвидено, управителот на инфраструктурата однапред се известува.

3. Сертификатот дава овластување за управување во една или повеќе од следниве категории:

- (а) категорија А: маневарски локомотиви, работни возови, железнички превозни средства за одржување и сите останати локомотиви кога се користат за маневрирање;
- (б) категорија Б: превоз на патници и/или стоки.

Еден сертификат може да содржи овластување за сите категории и да ги опфаќа сите кодови наведени во член 4.

4. До 4 декември 2008 година, Комисијата донесува, врз основа на проект изготвен од Агенцијата, модел на Заедницата за дозвола, сертификат и копија на сертификат и ги одредува нивните физички карактеристики, земајќи ги во предвид мерките против фалсификување во истите. Овие мерки, планирани да изменат несуштински елементи на оваа Директива, кога ја дополнуваат, се донесуваат во согласност со регулаторната постапка со надзор наведена во член 32(3).

До 4 декември 2008 година, Комисијата донесува мерки, планирани да изменат несуштински елементи од оваа Директива, кога ја дополнуваат, се однесуваат на кодовите на Заедницата за различните видови во категориите А и Б наведени во став 3 од овој член, во согласност со регулаторната постапка со надзор наведена во член 32(3), врз основа на препорака од Агенцијата.

Член 5

Мерки за борба против измама

Надлежните органи и издавачките органи ги преземаат сите неопходни мерки за да ги избегнат ризиците од фалсификување на дозволите и сертификатите и преправање на регистрите предвидени во член 22.

Член 6

Сопственост, јазик и издавачки органи

1. Дозволата е сопственост на носителот и се издава од надлежен орган како што е утврдено во член 3(а). Кога надлежен орган или негов претставник издава дозвола на национален јазик кој не е јазик на Заедницата, тој изготвува двојазична верзија на дозволата, користејќи еден од јазиците на Заедницата.

2. Сертификат се издава од железничко претпријатие или управител на инфраструктура кој го вработува или го ангажира машиновозачот. Сертификатот е сопственост на претпријатието или на управителот кој го издава. Сепак, во согласност со член 13(3) од Директивата 2004/49/ЕЗ, машиновозачите имаат право да добијат заверена копија. Кога железничко претпријатие или управител на инфраструктура издава сертификат на национален јазик кој не е јазик на Заедницата, тој изготвува двојазична верзија на сертификатот, користејќи еден од јазиците на Заедницата.

Член 7

Територијална важност

1. Дозволата е валидна за целата територија на Заедницата.
2. Сертификатот е валиден само за оние инфраструктури и подвижни состави наведени во него.

Член 8

Признавање на документи за сертифицирање на машиновозачи од трети земји

Документите за сертифицирање на машиновозачите од трета земја, кои работат исклучително на погранични делници од железничкиот систем на земја-членка, може да бидат признати од таа земја-членка во согласност со кои било билатерални спогодби со соодветна трета земја.

ПОГЛАВЈЕ III

УСЛОВИ ЗА ДОБИВАЊЕ ДОЗВОЛА И СЕРТИФИКАТ

Член 9

Минимални барања

1. За да добијат дозвола, кандидатите треба да ги задоволат минималните барања утврдени во членовите 10 и 11. За да добијат сертификат и за да остане тој валиден, кандидатите треба да поседуваат дозвола и да ги задоволат минималните барања утврдени во членовите 12 и 13.
2. Земја-членка може да применува построги барања во однос на издавањето на дозволи на својата сопствена територија. Сепак, таа ги признава дозволите издадени од други земји-членки во согласност со член 7.

Дел I

Дозвола

Член 10

Минимална возраст

Земјите-членки предвидуваат минимална возраст од 20 години за кандидатите за дозвола. Меѓутоа, земја-членка може да издава дозволи на кандидати кои наполниле 18 години, валидноста на таквата дозвола се ограничува само на територијата на земјата-членка која ја издава.

Член 11

Основни барања

1. Кандидатите треба да имаат успешно завршено образование најмалку од девет години (основно и средно) и успешно завршена основна обука еквивалентна на ниво 3, наведено во Одлуката 85/368/ЕЕЗ на Советот од 16 јули 1985 година за споредување на стручните квалификации помеѓу земјите-членки на Европската заедница¹⁶.
2. Кандидатите доставуваат потврда за нивната физичка способност од медицински преглед извршен од или под надзор на – по одлука на земјата-членка – акредитиран или признат лекар во согласност со член 20. Прегледот ги опфаќа најмалку критериумите наведени во дел 1.1, 1.2, 1.3 и 2.1 од Анексот II.

¹⁶ Сл. весник бр. L 199, 31 јули 1985 год., стр.56.

3. Кандидатите ја демонстрираат нивната професионална психолошка способност со преглед извршен од или под надзор на – по одлука на земјата-членка – акредитиран или признат психолог или лекар во согласност со член 20. Прегледот ги опфаќа најмалку критериумите наведени во дел 2.2 од Анексот II.

4. Кандидатите ја демонстрираат нивната општа професионална компетентност со полагање на испит, кој ги опфаќа најмалку општите прашања наведени во Анекс IV.

Дел II

Сертификат

Член 12

Јазично познавање

Критериумот за јазично познавање наведен во Анекс VI се исполнува за инфраструктурата за која се применува сертификатот.

Член 13

Стручни квалификации

1. Кандидатите треба да полагаат испит со кој се тестира нивното стручно познавање и компетентност во врска со подвижниот состав за кој се бара сертификатот. Овој испит ги опфаќа најмалку општите прашања наведени во Анекс V.

2. Кандидатите треба да полагаат испит со кој се тестира нивното стручно познавање и компетентност во однос на инфраструктурите за кои се бара сертификатот. Овој испит ги опфаќа најмалку општите прашања наведени во Анекс VI. По потреба, испитот опфаќа и јазично познавање, во согласност со дел 8 од Анекс VI.

3. Железничките претпријатија или управителите на инфраструктури ги обучуваат кандидатите во однос на системот за управување на безбедноста, предвиден во Директивата 2004/49/EЗ.

ПОГЛАВЈЕ IV

ПОСТАПКА ЗА ДОБИВАЊЕ ДОЗВОЛА И СЕРТИФИКАТ

Член 14

Добивање дозвола

1. Надлежниот орган ја објавува постапката која треба да се следи за добивање дозвола.

2. Сите барања за издавање дозволи се доставуваат до надлежниот орган од кандидатот – машиновозач или од друг субјект во негово име.

3. Молбите поднесени до надлежниот орган може да бидат за издавање на нова дозвола, за ажурирање на податоците во дозволата, за обновување или издавање дупликат.

4. Надлежниот орган издава дозвола во најкраток можен рок и најдоцна до еден месец по добивање на сите потребни документи.

5. Дозволата има важност од 10 години, согласно член 16(1).

6. Дозвола се издава во еден оригинален примерок. Се забранува издавање дупликат на дозвола, освен од надлежниот орган од кој се бара соодветен дупликат.

Член 15

Добивање сертификат

Секое железничко претпријатие и управител на инфраструктура утврдува свои сопствени постапки за издавање и ажурирање на сертификати во согласност со оваа Директива како дел од својот систем за управување на безбедноста, како и постапки за жалби кои им дозволуваат на машиновозачите да бараат преиспитување на одлуката во врска со издавањето, ажурирањето, укинувањето или повлекувањето на сертификатот.

Во случај на спор, страните може да се жалат до надлежниот орган или друг независен орган за жалби.

Железничките претпријатија и управителите на инфраструктури го ажурираат, без одлагање, сертификатот, кога носителот на сертификатот добива дополнителни овластувања во однос на подвижниот состав или инфраструктура.

Член 16

Периодични проверки

1. За да остане една дозвола валидна, нејзиниот носител поминува периодични прегледи и/или тестови во однос на барањата од член 11(2) и (3). Во однос на медицинските барања, се запазува минималната динамика во согласност со одредбите од дел 3.1 од Анекс II. Овие медицински прегледи се спроведуваат од или под надзор на акредитирани или признати лекари во согласност со член 20. Што се однесува до стручното познавање, се применуваат одредбите од член 23(8).

При обновување на дозвола, надлежниот орган проверува во регистарот предвиден во член 22(1)(а) дали машиновозачот ги исполнува барањата наведени во првиот потстав од овој став.

2. За да остане една дозвола валидна, нејзиниот носител подлежи на периодични испити и/или тестови во врска со барањата од член 12 и 13. Динамиката на овие испити и/или тестови се одредува од железничкото претпријатие или управителот на инфраструктурата кој го вработува или ангажира машиновозачот во согласност со неговиот сопствен систем за управување на безбедноста и соодветните минимални динамички утврдени во Анекс VII.

За секоја од овие проверки издавачкиот орган потврдува со изјава на сертификатот и во регистарот предвиден во член 22(2)(а) дека машиновозачот ги исполнува барањата наведени во првиот потстав од овој став.

3. Кога периодична проверка е испуштена или дава негативен резултат, се применува постапката утврдена во член 18.

Член 17

Престанок на вработување

Кога машиновозач престанува да работи за железничко претпријатие или управител на инфраструктура, последниот го известува надлежниот орган без одлагање.

Дозволата останува валидна, под услов да останат исполнети условите во член 16(1).

Сертификатот станува невалиден кога носителот престанува да биде вработен како машиновозач. Сепак носителот добива заверена копија од него и од сите документи кои ја докажуваат неговата обука, квалификации, искуство и стручна способност. Кога издава сертификат на машиновозач, железничкото претпријатие или управителот на инфраструктурата ги зема предвид сите овие документи.

Член 18

Следење на машиновозачите од железничките претпријатија и управителите на инфраструктура.

1. Од железничките претпријатија и управителите на инфраструктура се бара да гарантираат и да проверат дали дозволите и сертификатите на машиновозачите кои ги вработуваат или ангажираат, се валидни.

Тие воведуваат систем за следење на своите машиновозачи. Доколку резултатите на таквото следење ја доведува во прашање компетентноста на машиновозачот за извршување на работата и продолжувањето на валидноста на неговата дозвола или сертификат, железничките претпријатија и управителите на инфраструктурата без одложување го преземаат неопходното дејство.

2. Ако машиновозачот смета дека здравствената состојба му ја доведува во прашање неговата способност за работа, тој без одложување го известува железничкото претпријатие или соодветно управителот на инфраструктурата.

Веднаш штом разбере или е информиран од лекар дека здравствената состојба на машиновозач се влошила до тој степен што неговата способност за работа е доведена во прашање, железничкото претпријатие или управителот на инфраструктурата без одложување презема неопходно дејство, вклучително и прегледот опишан во дел 3.1 од Анекс II и, ако е потребно, повлекување на сертификатот и ажурирање на регистарот предвиден во член 22(2). Освен тоа, тој гарантира дека во време на својата служба машиновозачите никогаш не се под влијание на супстанции што има веројатност да влијаат врз нивната концентрација, внимание или однесување. Надлежниот орган е информиран без одлагање за сите случаи на работна неспособност за повеќе од три месеци.

ПОГЛАВЈЕ V

ФУНКЦИИ И ОДЛУКИ НА НАДЛЕЖНИОТ ОРГАН

Член 19

Функции на надлежниот орган

1. Надлежниот орган ги исполнува следниве функции на транспарентен и недискриминациски начин:

(а) издавање и ажурирање на дозволи и издавање на дупликати, како што е предвидено во членовите 6 и 14;

(б) обезбедување на периодични прегледи и/или тестови, како што е предвидено во член 16(1);

(в) укинување и повлекување на дозволи и известување на издавачкиот орган за оправдани барања за укинување на сертификати, како што е предвидено во член 29;

(г) ако е така наведено од земјата-членка, признавање на лица или органи, како што е предвидено во членовите 23 и 25;

(д) обезбедување на публикување и ажурирање на регистар на акредитирани или признати тела, како што е предвидено во член 20;

(е) водење и ажурирање на регистар на дозволи, како што е предвидено во член 16(1) и 22(1);

(ж) следење на процесот за издавање сертификати на машиновозачи, како што е предвидено во член 26;

(з) спроведување на инспекции, како што е предвидено во член 29;

(з) воспоставување на национални критериуми за испитувачи, како што е предвидено во член 25(5).

Надлежниот орган одговара брзо на барањата за информација и без одлагање доставува дополнителна информација за секое барање кога ги подготвува дозволите.

2. Надлежниот орган не ги пренесува функциите наведени во точките (в), (е) и (з) од став 1, на трети лица.
3. Секое пренесување на функциите е транспарентно и недискриминациски и не создава конфликт на интереси.
4. Кога надлежен орган пренесува или склучува договор за вршење на функции наведени во точките (а) или (б) од став 1 на железничко претпријатие, најмалку еден од следниве услови треба да се исполни:
 - (а) железничкото претпријатие издава дозволи само на своите машиновозачи;
 - (б) железничкото претпријатие не ужива исклучителни права на соодветната територија за ниту една од пренесените или склучени со договор за вршење функции.
5. Кога надлежен орган пренесува или склучува договор за вршење на функции, од овластениот претставник или изведувач се бара, при извршување на таквите функции, да се исполнат обврските воведени од надлежните органи од оваа Директива.
6. Кога надлежен орган пренесува или склучува договор за вршење на функции, тој воспоставува систем за контрола на извршувањето на тие функции и гарантира дека условите утврдени во ставовите 2, 4 и 5 се исполнети.

Член 20

Акредитирање и признавање

1. Лицата или органите, акредитирани според оваа Директива се акредитираат од орган за акредитација, именуван од соодветната земја-членка. Процесот на акредитирање се основа на критериуми на независност, компетентност и непристрасност, како соодветните Европски стандарди серија ЕН 45000, и на оценувањето на досие, доставено од кандидатите кое претставува соодветен доказ за нивните способности во соодветната област.
 2. Како алтернатива на акредитирањето предвидено во став 1, земја-членка може да предвиди лицата или органите признати согласно оваа Директива да бидат признати од надлежен орган или тело назначени од соодветната земја-членка. Признавањето се основа на критериуми на независност, компетентност и непристрасност. Сепак, во случаите кога бараната компетентност е особено ретка, дозволен е исклучок од ова правило откако Комисијата ќе даде позитивно мислење во согласност со регулаторната постапка од член 32(2).
- Критериумот за независност не се применува во случај на обуката, наведена во член 23(5) и (6).
3. Надлежниот орган гарантира за објавувањето и ажурирањето на регистар на лица и тела, акредитирани или признати според оваа Директива.

Член 21

Одлуки на надлежен орган

1. Надлежниот орган ги наведува причините за своите одлуки.
2. Надлежниот орган гарантира за воведување на административна постапка за жалби која му дозволува на работодавците и машиновозачите да бараат преиспитување на одлука во однос на секое барање според оваа Директива.
3. Земјите-членки преземаат потребни мерки за обезбедување на судски контроли на одлуките донесени од надлежен орган.

Член 22

Регистри и размена на информации

1. Од надлежните органи се бара:

(а) да водат регистар на сите издадени, ажурирани, обновени, изменети, со изминат рок, укинати, повлечени или пријавени за украдени, изгубени или уништени дозволи. Овој регистар ги содржи за секоја дозвола податоците наведени во дел 4 од Анекс I, до кои се обезбедува пристап со помош на националниот број, одреден за секој машиновозач. Тој се ажурира редовно;

(б) да достават, при основано барање, информација за состојбата на таквите дозволи до надлежните органи на другите земји-членки, на Агенцијата или на секој работодавач на машиновозачи.

2. Од секое железничко претпријатие и управител на инфраструктура се бара:

(а) да водат регистар или да го следат водењето на регистар на сите издадени, ажурирани, обновени, изменети, со изминат рок, укинати, повлечени или пријавени за украдени, изгубени или уништени дозволи. Овој регистар ги содржи за секој сертификат податоците наведени во дел 4 од Анекс I, како и податоци за периодичните проверки предвидени во член 16. Тој се ажурира редовно;

(б) да соработуваат со надлежниот орган на земјата-членка во која му е седиштето заради размена на информации со него и да овозможат пристап до бараните податоци;

(в) да достават информација за содржината на таквите сертификати до надлежните органи на другите земји-членки по нивно барање, кога тоа се бара како последица на нивните транснационални активности.

3. Машиновозачите имаат пристап до податоци кои се однесуваат за нив, кои се чуваат во регистрите на надлежните органи и на железничките претпријатија и по барање добиваат копија од тие податоци.

4. Надлежните органи соработуваат со Агенцијата за да обезбедат меѓусебно функционирање на регистрите предвидени во ставовите 1 и 2.

За таа цел, до 4 декември 2008 година Комисијата ги донесува, врз основа на проект изготвен од Агенцијата, основните параметри на регистрите кои треба да бидат воспоставени, како на пример: податоци кои треба да се запишат, нивната форма и протокол за размена на податоци, права на пристап, рок на чување на податоци и постапки кои треба да се следат во случај на стечај. Овие мерки, планирани да изменат несуштински елементи на оваа Директива, кога ја дополнуваат, се донесуваат во согласност со регулаторната постапка со надзор наведена во член 32(3).

5. Надлежните органи, управителите на инфраструктури и железнички претпријатија гарантираат дека регистрите предвидени во ставовите 1 и 2, како и начините за водење на таквите регистри се усогласени со Директивата 95/46/E3.

6. Агенцијата гарантира дека системот утврден во став 2(а) и (б) е усогласен со Регулативата (ЕЗ) бр. 45/2001.

ПОГЛАВЈЕ VI

ОБУКА И ИСПИТИ ЗА МАШИНОВОЗАЧИ

Член 23

Обука

1. Обуката на машиновозачите вклучува дел, кој се однесува на дозволата и одразува општо стручно познавање, опишано во Анекс IV и дел, кој се однесува на сертификатот и одразува конкретно стручно знаење, опишано во Анексите V и VI.

2. Методот на обука ги исполнува критериумите утврдени во Анекс III.

3. Деталните цели на обуката се дефинирани во Анекс IV за дозволата и во Анексите V и VI за сертификатот. Овие детални цели на обуката може да бидат дополнети или:

(а) од соодветните ТСМФ донесени во согласност со Директивата 96/48/ЕЗ или Директивата 2001/16/ЕЗ. Во овој случај, Комисијата гарантира конзистентност помеѓу ТСМФ и Анексите IV, V и VI; или

(б) од критериумите предложени од Агенцијата согласно со член 17 од Регулативата (ЕЗ) бр. 881/2004. Овие критериуми, планирани да изменат несуштински елементи на оваа Директива, кога ја дополнуваат, се донесуваат во согласност со регулаторната постапка со надзор наведена во член 32(3).

4. Согласно член 13 од Директивата 2004/49/ЕЗ, земјите-членки преземаат мерки за да гарантираат дека кандидатите-машиновозачи имаат праведен и недискриминациски пристап до обуката, која е неопходна за исполнување на условите за добивање дозвола и сертификат.

5. Задачите на обуката кои се однесуваат на општото стручно познавање, како што е предвидено во член 11(4), јазично познавање, како што е предвидено во член 13(1) се извршуваат од лица или органи, кои се акредитирани или признати во согласност со член 20.

6. Задачите на обуката кои се однесуваат на познавањето на инфраструктурата, како што е предвидено во член 13(20), вклучително и познавањето на трасата и правилата и постапките за функционирање, се извршуваат од лица или органи, кои се акредитирани или признати од земја-членка, во која се наоѓа инфраструктурата.

7. Во однос на дозволите, продолжува да се применува општиот систем за признавање на стручни квалификации, утврден со Директивата 2005/36/ЕЗ за признавање на стручни квалификации на машиновозачи, кои се државјани на земја-членка и добиле сертификат за обука во трета земја.

8. Се воведува процес за континуирана обука за да се гарантира дека компетенциите на персоналот се задржани, во согласност со точка 2(д) од Анекс III кон Директивата 2004/49/ЕЗ.

Член 24

Трошоци за обука

1. Земјите-членки преземаат неопходни мерки со кои се гарантира дека инвестициите кои се направени од железничко претпријатие или управител на инфраструктура за обука на машиновозач не создаваат неоснована придобивка на друго железничко претпријатие или управител на инфраструктура во случај кога тој машиновозач доброволно го напушта претходното железничко претпријатие или управител на инфраструктура.

2. Посебно внимание треба да се посвети на спроведување на овој член во извештајот предвиден во член 33, особено во однос на точка (f) од него.

Член 25

Испити

1. Испитите и испитувачите предвидени заради проверка на потребните квалификации се определуваат:

(а) за делот кој се однесува за дозволата: од надлежниот орган, кога се утврдува постапката која треба да се следи за добивање дозвола во согласност со член 14(1);

(б) за делот кој се однесува за сертификатот: од железничкото претпријатие или управителот на инфраструктурата, кога се утврдува постапката која треба да се следи за добивање сертификат во согласност со член 15.

2. Испитите од став 1 се спроведуваат од компетентни испитувачи, акредитирани и признати во согласност со член 20, и се организираат така што да се избегне секаков конфликт на интереси.

3. Оценувањето на познавањето на инфраструктурата, вклучително и познавање на трасата и правилата за функционирање се врши од лица или органи, акредитирани или признати од земјата-членка во која се наоѓа инфраструктурата.

4. Испитите од став 1 се организираат така што да се избегне секаков конфликт на интереси, без да е во спротивност со можноста испитувачот да припаѓа на железничко претпријатие или управител на инфраструктура кое го издава сертификатот.

5. Изборот на испитувачи и испити може да подлежи на критериуми на Заедницата, утврдени врз основа на проект изготвен од Агенцијата. Овие мерки, планирани да изменат несуштински елементи на оваа Директива, кога ја дополнуваат, се донесуваат во согласност со регулаторната постапка со надзор наведена во член 32(3). При задолжителни причини од неодложен карактер Комисијата може да се повика на постапката за неодложни случаи, наведени во член 32(4).

Во отсуство на такви критериуми на Заедницата надлежните органи воведуваат национални критериуми.

6. На крајот на обуката се спроведуваат теоретски и практични испити. Способноста за управување се оценува за време на тестовите за управување на мрежата. За испитување на примената на правилата за функционирање и справувањето на машиновозачот во особено тешки ситуации може да се употребат и симулации.

ПОГЛАВЈЕ VII

ОЦЕНУВАЊЕ

Член 26

Стандарди за квалитет

Надлежните органи гарантираат дека сите активности поврзани со обуката, оценувањето на способноста и ажурирањето на дозволите и сертификатите се предмет на постојано следење според системот за стандарди за квалитет. Ова не се применува за активности кои се веќе опфатени со системите за управување на безбедноста воведени од железничките претпријатија и управителите на инфраструктурите во согласност со Директивата 2004/49/EЗ.

Член 27

Независно оценување

1. Во секоја земја-членка се спроведува независно оценување на постапките за стекнување и оценување на стручно познавање и компетентност, како и на системот за издавање дозволи и сертификати, во периоди не поголеми од пет години. Ова не се применува за активности кои се веќе опфатени со системите за управување на безбедноста воведени од железничките претпријатија и управителите на инфраструктурите во согласност со Директивата 2004/49/EЗ. Оценувањето се врши од квалификувани лица кои не се вклучени во соодветните активности.

2. Резултатите од овие независни оценувања прописно се документираат и се доставуваат на увид на соодветните надлежни органи. Ако е потребно, земјите-членки преземаат соодветни мерки за отстранување на секакви пропусти откриени при независното оценување.

ПОГЛАВЈЕ VIII

ДРУГИ ЧЛЕНОВИ НА ЕКИПАЖОТ

Член 28

Извештај за другите членови на екипажот

1. Во извештајот кој треба да биде доставен до 4 јуни 2009 година и кој ги зема предвид ТСМФ за функционирање и управување на сообраќајот изработени според Директивите 96/48/ЕЗ и 2001/16/ЕЗ, Агенцијата ги определува карактеристиките и задачите на другите членови на екипажот, кои извршуваат критични задачи за безбедноста и чии стручни квалификации, според тоа, придонесуваат за безбедноста на железниците кои треба да бидат регулирани на ниво на Заедницата со помош на систем за дипломи и/или сертификати, кои може да бидат слични на системот воведен со оваа Директива.

2. Врз основа на овој извештај до 4 јуни 2010 година Комисијата доставува извештај и кога е погодено, вклучува законски предлог за системот за сертификација на другите членови на екипажот од став 1.

ПОГЛАВЈЕ IX

КОНТРОЛИ И САНКЦИИ

Член 29

Контроли од надлежниот орган

1. Надлежниот орган може во секое време да направи проверка на возовите, кои се движат во неговиот реон на надлежност, дали машиновозачот поседува документи издадени согласно со оваа Директива.

2. И покрај проверката предвидена во став 1, во случај на невнимание на работното место надлежниот орган може да провери дали соодветниот машиновозач ги исполнува барањата утврдени во член 13.

3. Надлежниот орган може да спроведе анкети во врска со усогласеноста со оваа Директива со машиновозачи, железнички претпријатија, управители на инфраструктури, испитувачи и центри за обука кои ги извршуваат своите активности во неговиот реон на надлежност.

4. Доколку компетентниот орган дознае дека машиновозачот не исполнува еден или повеќе од бараните услови, тој ги презема следниве мерки:

(а) ако тоа се однесува за дозвола, издадена од надлежен орган, надлежниот орган го укинува дејството на дозволата. Укинувањето е времено или постојано во зависност од обемот на создадените проблеми врз безбедноста на железницата. Органот без одложување го известува соодветниот машиновозач и неговиот работодавач за оправданата одлука, без да е во спротивност со правото за преиспитување во член 21. Тој наведува постапка која треба да се следи за повторно добивање на дозволата;

(б) ако тоа се однесува на дозвола издадена од надлежен орган во друга земја-членка, надлежниот орган се обраќа кон тој орган и доставува основано барање или за вршење на дополнителна проверка или за укинување на дејството на дозволата. Надлежниот орган кој доставува барање ја известува Комисијата и другите надлежни органи за неговото барање. Органот кој ја издал дозволата го разгледува барањето во рок од четири седмици и го известува другиот орган за својата одлука. Органот кој ја издал дозволата ја известува исто така Комисијата и другите надлежни органи за одлуката. Секој надлежен орган може да им забрани на машиновозачите да дејствуваат во реонот на неговата надлежност до добивање на известување за одлуката на издавачкиот орган;

(в) ако тоа се однесува на сертификат, надлежниот орган се обраќа до органот кој го издава и бара или спроведување на дополнителна проверка или укинување на дејството на сертификатот. Органот кој го издава презема соодветни мерки и го известува надлежниот орган во рок од четири седмици. Надлежниот орган може да им забрани на машиновозачите да извршуваат дејства во реонот на неговата надлежност до добивање на извештај од органот кој го издава и ја известува Комисијата и другите надлежни органи за тоа.

Во сите случаи, доколку надлежниот орган смета дека конкретен машиновозач создава сериозна закана за безбедноста на железниците, тој без одложување презема неопходна активност, како на пример: барање до управителот на инфраструктурата да го стопира возот и да му забрани на машиновозачот да дејствува во реонот на неговата надлежност толку сè додека е потребно. Тој ја информира Комисијата и другите надлежни органи за секоја таква одлука.

Во сите случаи надлежниот орган или определениот за тоа орган го ажурира регистарот предвиден во член 22.

5. Доколку надлежниот орган смета дека одлуката донесена од надлежен орган на друга земја-членка согласно став 4, не е сообразна со соодветните критериуми, предметот се упатува до Комисијата која дава свое мислење во рок од три месеци. Ако е потребно, на соодветната земја-членка ѝ се предлагаат корективни мерки. Во случај на несогласување или спор, предметот се упатува до Комисијата, наведен во член 32(1) и Комисијата ги презема неопходните мерки во согласност со регулаторната постапка од член 32(2). Земја-членка може да ја продолжи забраната одреден машиновозач да управува на нејзината територија во согласност со став 4, додека предметот биде решен во согласност со овој став.

Член 30

Санкции

Без да е во спротивност со другите санкции или постапки утврдени со оваа Директива, земјите-членки утврдуваат правила за санкции кои се применуваат при нарушувања на националните одредби донесени согласно оваа Директива и преземаат неопходни мерки за да гарантираат нивно спроведување. Предвидените санкции се ефикасни, пропорционални, недискриминациски и превентивни. Земјите-членки ја известуваат Комисијата за овие одредби најдоцна до датумот утврден во првиот потстав од член 36(1) и без одлагање ја информираат за секоја последователна измена која влијае врз нив.

ПОГЛАВЈЕ X

ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Член 31

Приспособување на Анекси

1. Мерките, планирани за изменување на несуштински елементи од оваа Директива, со приспособување на Анексите кон научно-техничкиот напредок, се донесуваат во согласност со регулаторната постапка со надзор наведена во член 32(3). При задолжителни причини од неодложен карактер Комисијата може да се повика на постапката за неодложни случаи, наведени во член 32(4).

2. Кога приспособувањата се однесуваат за здравјето и условите за безбедност или за стручните компетенции, Комисијата обезбедува консултации со социјалните партнери пред нивното подготвување.

Член 32

Комитет

1. На Комисијата ѝ помага Комитет формиран согласно член 21 од Директивата 96/48/E3.

2. Во врска со овој став, се применуваат членовите 5 и 7 од Одлуката 1999/468/E3, имајќи ги предвид одредбите од членот 8 од истата.

Периодот утврден во член 5(6) на Одлуката 1999/468/E3 се одредува на три месеци.

3. Во врска со овој став, се применуваат членовите од 5а (1) до (4) и член 7 од Одлуката 1999/468/E3, имајќи ги предвид одредбите од членот 8 од истата.

4. Во врска со овој став, се применуваат членовите од 5а (1), (2), (4) и (6), и член 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите од членот 8 од истата.

Член 33

Извештај

Агенцијата го оценува развојот на сертифицирањето на машиновозачите во согласност со оваа Директива. Таа доставува до Комисијата најдоцна за четири години по донесување на основните параметри на регистрите предвидени во член 22(4) извештај кој вклучува, по потреба, подобрувања во системот кои треба да се направат во врска со:

- (а) постапки за издавање дозволи и свидетелства;
- (б) акредитирање на центрите за обука и испитувачите;
- (в) систем за квалитет воведен од надлежните органи;
- (г) меѓусебно признавање на сертификати;
- (д) соодветноста на барањата за обука определени во Анексите IV, V и VI во врска со структурата на пазарот и категориите наведени во член 4(2)(а);
- (ф) заемната врска помеѓу регистри и мобилноста на пазарот на трудот.

Освен тоа, во овој извештај, Агенцијата може, ако е погодно, да препорача мерки во врска со теоретскиот и практичниот испит на стручното познавање на кандидатите за усогласен сертификат за подвижниот состав и соодветната структура.

Врз основа на овие препораки Комисијата презема соодветни мерки и предлага, ако е потребно, промени во оваа Директива.

Член 34

Употреба на смарт-карти

До 4 декември 2012 година Агенцијата ги разгледува можностите за користење на смарт-карта, комбинација од дозвола и сертификат предвидени во член 4 и изготвува анализа на трошоците и добивките од истата.

Мерките, планирани за изменување на несуштински елементи од оваа Директива во врска со техничките и оперативните спецификации за таквата смарткарта се донесуваат врз основа на проект подготвен од Агенцијата и во согласност со регулаторната постапка со надзор наведена во член 32(3).

Доколку спроведувањето на смарт-карта не наложува никаква промена на оваа Директива или нејзините Анекси, спецификациите на смарт-картата се донесуваат во согласност со регулаторната постапка наведена во член 32(2).

Член 35

Соработка

Земјите-членки си помагаат една со друга во спроведувањето на оваа Директива. Надлежните органи соработуваат за време на оваа фаза на спроведување.

Агенцијата ја помага оваа соработка и организира соодветни состаноци со претставници на надлежните органи.

Член 36

Спроведување

1. Земјите-членки ги спроведуваат законите, регулативите и другите административни одредби потребни за усогласување со оваа Директива пред 4 декември 2009 година. Тие веднаш ја известуваат Комисијата за тоа.

Кога земјите-членки ги донесуваат тие мерки, тие содржат упатување кон оваа Директива или се придружени со такво упатување при нивното објавување. Начините за изработка на таквото упатување се утврдува од страна на земјите-членки.

2. Земјите-членки го доставуваат текстот до Комисијата на главните одредби од националното законодавство, што се однесуваат на полето што е опфатено со оваа Директива. Комисијата ги известува другите земји-членки за тоа.

3. Обрските за транспонирање и спроведување на оваа Директива не се однесуваат за Кипар и Малта сè додека на нивната територија не биде изграден железнички систем.

Член 37

Постепено воведување и преодни периоди

Оваа Директива се воведува постепено како што е наведено подолу.

1. Регистрите предвидени во член 22 се воведуваат во рок од две години по донесувањето на основните параметри на регистрите предвидени во член 22(4).

2. (а) До две години од донесувањето на основните параметри на регистрите предвидени во член 22(4), сертификатите или дозволите се издаваат во согласност со оваа Директива на машиновозачи кои вршат прекугранични услуги, крајбрежни услуги или услуги за товарен превоз во друга земја-членка или работат на територијата на најмалку две земји-членки, без да е во спротивност со одредбите на точка 3.

Од истиот датум, сите машиновозачи кои вршат услуги наведени погоре, вклучително и оние кои не поседуваат дозволи или сертификати во согласност со оваа Директива, го исполнуваат барањето за периодичните проверки предвидени во член 16.

(б) Две години од воведувањето на регистрите предвидени во точка 1, сите нови дозволи и сертификати се издаваат во согласност со оваа Директива, без да е во спротивност со одредбите на точка 3.

(в) До седум години од воведувањето на регистрите предвидени во точка 1, сите машиновозачи треба да поседуваат дозволи и сертификати во согласност со оваа Директива. Органите што ги издаваат ги земаат предвид сите стручни компетенции кои веќе ги има добиено секој машиновозач на таков начин што ова барање не создава непотребни административни и финансиски оптоварувања. Правата за управување дадени претходно на машиновозачите треба да бидат запазени колку што е можно повеќе. Сепак, органите што ги издаваат одлучуваат, според потреба, за поединечни машиновозачи или групи на машиновозачи, дали се потребни дополнителни испити и/или обука за да се добие дозвола и/или сертификат согласно оваа Директива.

3. Машинистите кои се овластени да управуваат во согласност со одредбите кои се применувале пред примената на точка 2(а) или (б) може да продолжат да ги извршуваат своите професионални активности врз основа на тие права и без да се применуваат одредбите од оваа Директива, до седум години од воведувањето на регистрите предвидени во точка 1.

Во случај на стажанти кои започнале одобрена програма за образование и обука или одобрен курс за обука пред примената на точка 2(а) или (б), земјите-членки може да им издадат сертификати на овие стажанти во согласност со постојните национални одредби.

За машиновозачите и стажантите наведени во оваа точка, соодветниот надлежен орган или органите може, во исклучителни случаи, да дозволат изземање од медицинските барања

утврдени во Анекс II. Валидноста на секоја дозвола издадена со такво изземање, се ограничува на територијата на соодветните земји-членки.

4. Надлежните органи, железничките претпријатија и управителите на менаџери гарантираат постепена примена на периодичните проверки кои соодветствуваат на оние предвидени со член 16, за машиновозачи кои не стекнале дозволи и сертификати во согласност со оваа Директива.

5. По барање на земја-членка Комисијата бара од Агенцијата, консултирајќи се со таа земја-членка, да изврши анализа на трошоците и добивките од примената на одредбите на оваа Директива за машиновозачи кои дејствуваат исклучиво на територијата на таа земја-членка. Анализата на трошоците и добивките опфаќа период од 10 години. Оваа анализа на трошоци и добивки се доставува до Комисијата во рок од две години од воведувањето на регистрите предвидени во точка 1.

Доколку анализата на трошоците и добивките покаже дека трошоците од применувањето на одредбите од оваа Директива за такви машиновозачи ги надминуваат добивките, Комисијата донесува одлука во согласност со регулаторната постапка од член 32(2) во рок од шест месеци по поднесување на резултатите од оваа анализа на трошоци и добивки. Може да биде донесена одлука одредбите од точка 2(б) и (в) од овој член да не се применуваат за такви машиновозачи на територијата на соодветната земја-членка за период до 10 години.

Најдоцна до 24 месеци пред истекување на овој привремен период на изземање, Комисијата, имајќи го предвид соодветното развивање во железничкиот сектор на соодветната земја-членка може, во согласност со регулаторната постапка од член 32(2), да бара од Агенцијата да изврши друга анализа за трошоците и добивките која треба да биде поднесена до Комисијата најдоцна до 12 месеци пред истекување на овој привремен период на изземање. Комисијата донесува одлука во согласност со постапката опишана во втората алинеја од оваа точка.

Член 38

Влегување во сила

Оваа Директива влегува во сила на денот по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Член 39

Оваа Директива се однесува на земјите-членки.

Стразбур, 23 октомври 2007 год.

За Европскиот парламент

Претседател

Х.-Г. Потеринг

За Советот

Претседател

М. Лобо Антун

АНЕКС I

МОДЕЛ НА ЗАЕДНИЦАТА ЗА ДОЗВОЛА И УСОГЛАСЕН ДОПОЛНИТЕЛЕН СЕРТИФИКАТ

1. КАРАКТЕРИСТИКИ НА ДОЗВОЛАТА

Физичките карактеристики на дозволата за машиновозач треба да бидат во согласност со ИСО стандарди 7810 и 7816-1. Картата треба да биде изработена од поликарбонат.

Методите за проверка на карактеристиките на дозволата за управување за да гарантираат дека се во согласност со меѓународните стандарди треба да одговараат на ИСО стандард 10373.

2. СОДРЖИНА НА ДОЗВОЛАТА

Предната страна на дозволата треба да ги содржи:

- (a) (a) зборовите „Дозвола на машиновозач“ испишани во голем облик на јазикот или јазиците на земјата-членка која ја издава дозволата;
- (б) името на земјата-членка која ја издава дозволата;
- (в) препознатливиот знак на земјата-членка која ја издава дозволата во согласност со кодот на земјата по ИСО 3166;
- (г) специфична информација за издадената дозвола, која е нумерирана како што следува;
 - (i) презиме на носителот;
 - (ii) друго(и) име(имиња) на носителот;
 - (iii) датум и место на раѓање на носителот;
 - (iv) — датум на издавање на дозволата,
 - датум на истекување на рокот на важност на дозволата,
 - име на органот што ја издава,
 - референтен број даден на вработениот од работодавачот (незадолжително);
 - (v) број на дозвола, кој дава пристап до податоци во националниот регистар;
 - (vi) фотографија на носителот;
 - (vii) потпис на носителот;

(viii) постојано место на живеење или поштенска адреса на носителот
(незадолжително);

(д) зборовите „Образец на Европските заедници“ на јазикот или јазиците на земјата-членка која ја издава дозволата и зборовите „Дозвола за управување на воз“ на другите јазици на Заедницата, отпечатени во жолто како позадина на дозволата;

(ѓ) референтни бои:

— сина: рефлексно сина боја Пантон

— жолта: жолта боја Пантон

(е) дополнителна информација или медицински ограничувања за употреба, воведени од надлежниот орган во согласност со Анекс II, изразена во кодови.

Кодовите се одредуваат од Комисијата во согласност со регулаторната постапка наведена во член 32(2) и врз основа на препорака од Агенцијата.

3. СЕРТИФИКАТ

Сертификатот треба да содржи:

(а) презиме на носителот;

(б) друго(и) име(имења) на носителот;

(в) датум и место на раѓање на носителот;

(г) — датум на издавање на сертификатот,

— датум на истекување на рокот на важност на сертификатот,

— име на органот што го издава,

— референтен број даден на вработениот од работодавачот (незадолжително);

(д) број на дозволата која дава пристап на податоци во националниот регистар;

(ѓ) фотографија на носителот;

(е) потпис на носителот;

(ж) постојано место на живеење или поштенска адреса на носителот

(незадолжително);

(з) име и адреса на железничкото претпријатие или управител на инфраструктурата за кое машинистот е овластен да управува возови;

(с) категорија, во која носителот е овластен да управува;

(и) вид или видови на подвижен состав за кој носителот е овластен да управува;

(ј) инфраструктура, за која носителот е овластен да управува;

- (к) друга дополнителна информација или ограничувања;
- (л) јазични познавања.

4. МИНИМАЛНИ ПОДАТОЦИ ВКЛУЧЕНИ ВО НАЦИОНАЛНИТЕ РЕГИСТРИ

- (а) Податоци кои се однесуваат на дозволата:

Сите податоци кои се содржани во дозволата, како и податоците во врска со барањата за

проverka, предвидени во членови 11 и 16.

- (б) Податоци кои се однесуваат на сертификатот:

Сите податоци кои се содржани во сертификатот, како и податоците во врска со барањата за проверка, предвидени во членовите 12, 13 и 16.

АНЕКС II

МЕДИЦИНСКИ БАРАЊА

1. ОПШТИ БАРАЊА

1.1. Машиновозачите не треба да страдаат од заболувања или да примаат лекови, наркотици или супстанции кои би можеле да предизвикаат:

- ненадејно губење на свест,
- намалување на внимание или концентрација,
- ненадејна неспособност за работа,
- губење на рамнотежа или координација,
- значително ограничена подвижност.

1.2. Вид

Треба да бидат исполнети следниве барања во врска со видот:

- острината на вид на растојание со или без помагала: 1,0; минимално 0,5 за послабото око,
- максимални леќи за корекции: далековидост +5/кратковидост -8. Отстапувања се дозволени во исклучителни случаи и по добивање на мислење од лекар, очен специјалист. После ова лекарот донесува одлука,
- видливост на блиски и средни растојанија задоволителна, со или без

помагала,

— контактни леќи и очила се дозволени ако се вршат периодични прегледи од специјалист,

— нормална видливост на боја: употреба на стандарден тест, на пример Ишихара, како и на други стандардни тестови, ако е неопходно,

— поле на видливост: полно,

— видливост на двете очи: ефикасна; не се бара кога лицето има соодветна адаптација и задоволитено компензирачко искуство. Само во случај на изгубена бинокуларна видливост по започнување на работа,

— бинокуларен вид: ефикасен,

— препознавање на сигнали од бои: тестот се основа на распознавање на прости бои, а не на соодветни разлики,

— чувствителност на контрасти; добра,

— отсуство на прогресивни очни заболувања,

— имплантирани леќи, каратотомии и кератектомии се дозволуваат само под услови да се контрлираат еднаш годишно или во интервали одредени од лекар,

— спречување на заслепување,

— контактни леќи во боја и фотохроматски леќи не се дозволени. Дозволени се леќи со филтер за УВ зраци.

1.3. Барања за слух и говор

Задоволителен слух, потврден со аудиограм, т.е.:

— доволно добар слух за вршење на телефонски разговор и за слушање на звуците за предупредување и радио-пораки.

Како насока треба да се земат следниве вредности:

— недостатокот на слух не треба да биде повисок од 40 dB при 500 и 1000 Hz,

— недостатокот на слух не треба да биде повисок од 45 dB при 2000 и 1000 Hz за уво со полоша воздушна спроводливост на звук,

— отсуство на аномалија на вестибуларниот систем,

— отсуство на хронични говорни нарушувања (кога се има предвид потребата од јасна и разбирлива размена на пораки),

— употреба на слушни апарати е дозволена во одредени случаи.

1.4.Бременост

Во случај на лоша подносливост или патолошка состојба, бременоста треба да се смета за причина за времено исклучување на машиновозачите. Треба да се применат законски одредби за заштита на бремени машиновозачи.

2. МИНИМАЛНИ БАРАЊА НА ПРЕГЛЕДОТ ПРЕД ИМЕНУВАЊЕ

2.1.Медицински прегледи:

- општ медицински преглед,
- прегледи на функции на сетилата (вид, слух, распознавање на боја),
- тестови на крв и урина, со кој се проверува шеќерен дијабетес, доколку се потребни за да се процени физичката способност на кандидатот,
- електрокардиограм (ЕКГ) во состојба на мирување,
- тестови за психотропни супстанции, на пример: недозволените дроги или психотропни лекаства и злоупотреба на алкохол кои ја доведуваат во прашање способноста за работа,
- когнитивни: внимание и концентрација; паметење; перципирање; резонирање,
- комуникација,
- психомоторни: време за реакции, координација на рацете.

2.2.Психолошки прегледи за професионална способност

Целта на психолошките прегледи за професионална способност е да помогне во именувањето и управувањето на персоналот. При одредување на содржината на психолошкото оценување прегледот треба да оцени дали кај кандидатот за машиновозач не се утврдени психолошки недостатоци за професијата, особено при работните способности или соодветни лични фактори кои би можеле да влијаат врз безбедното извршување на задолженијата.

3. ПЕРИОДИЧНИ ПРЕГЛЕДИ ПОСЛЕ ИМЕНУВАЊЕ

1. Динамика

Медицинските прегледи (физичка способност) треба да се вршат најмалку на секои три години до 55-годишна возраст, а потоа секоја година.

Дополнително на оваа динамика лекарот, акредитиран или признат согласно член 20, треба да ја зголеми динамиката на прегледите, ако тоа се бара од здравствената состојба на член на персоналот.

Без да е во спротивност со член 16(1), кога постои причина за сомневање дека носителот на дозволата или сертификатот не ги исполнува повеќе медицинските барања утврдени во дел 1 од Анекс II, треба да се изврши соодветен медицински преглед.

Физичката способност треба да се проверува редовно и веднаш по каква било професионална незгода или по секој период на отсуство после

незгода, од која се засегнати лицата. Лекарот акредитиран или признат според член 20 може да одлучи да изврши соодветен дополнителен медицински преглед, особено после најмалку 30 дена боледување. Работодавачот треба да побара од лекарот акредитиран или признат според член 20, да ја провери физичката способност на машиновозачот ако работодавачот треба да го повлече машинистот од служба заради безбедносни причини.

3.2. Минимална содржина на периодичниот лекарски преглед

Доколку машиновозачот ги исполнува критериумите кои се бараат за прегледот извршен пред именувањето, периодичните прегледи треба да вклучат најмалку:

- општ медицински преглед,
- прегледи на функции на сетилата (вид, слух, распознавање на боја),
- тестови на крв и урина за откривање на шеќерен дијабетес и други заболувања како што е покажано на клиничкиот преглед,
- тестови за наркотици, ако е клинички покажано.

Освен тоа, за машиновозачи со старост над 40 години се бара ЕКГ во состојба на мирување.

АНЕКС III

МЕТОД НА ОБУКА

Треба да има добра рамнотежа помеѓу теоретската обука (училница и демонстрации) и практичната обука (практично искуство, управување под надзор и управување без надзор) по шините кои се затворени за целите на обуката.

Обуката за компјутери треба да биде прифатена за самостојно учење на оперативните правила, сигнализирање во одредени ситуации и др.

Употребата на симулатори, иако не е задолжителна, може да биде корисна за ефикасно обучување на машиновозачи; тие практично се корисни за обука во необични работни услови или за правила кои ретко се применуваат. Особена предност е што истите даваат можност преку практични обуки да се добијат знаења за ситуации кои не може да се научат во реалниот живот. Начелно, треба да се користат симулатори од најпоследната генерација.

За стекнување на познавање за трасите, препорачлив приод треба да биде оној кога машиновозачот го придружува друг машиновозач при определен број на патувања по таа траса, како преку ден така и преку ноќ. Како еден од можните алтернативни методи за обука, може да бидат употребени видеозаписите од трасите, видени од кабината на машиновозачот.

АНЕКС IV

ОПШТИ СТРУЧНИ ПОЗНАВАЊА И БАРАЊА ВО ВРСКА СО ДОЗВОЛАТА

Општата обука ги има следниве цели:

- стекнување на знаење и постапки, поврзани со железничките технологии, вклучително и начела за безбедност и филозофијата затекната во оперативните регулативи,
- стекнување на знаење и постапки, поврзани со ризиците при функционирање на железниците и различни средства кои треба да се употребат за справување со истите,
- стекнување на знаење и постапки, поврзани со начелата кои раководат со еден или повеќе начини на функционирање на железниците,
- стекнување на знаење и постапки, поврзани со возовите, нивниот состав и технички барања за влечните единици, вагони, патнички вагони и другиот подвижен состав.

Особено, машиновозачите треба да можат да:

- ги разбираат посебните барања за работење на професијата машиновозач, нејзината важност и професионалните и лични барања (долги работни смени, оддалеченост од домот и др.),
- да ги применуваат правилата за безбедност на персоналот,
- да го распознаваат подвижниот состав,
- да ги познаваат и точно да ги применуваат методите на работа,
- да ги определуваат документите кои се применуваат и нивните упатувања (процедурален прирачник и прирачник за линиите, како што се одредени во ТСМФ Операции, прирачник на машиновозачот, прирачник за хаварии, итн.)
- да ги научат однесувањата кои се во согласност со клучни за безбедноста одговорности,
- да ги идентификуваат постапките кои се применуваат при незгоди со лица,
- да ги разликуваат опасностите, сврзани во железничките операции, општо,
- да ги познаваат начелата за безбедност на сообраќајот,
- да ги применат начелата на електротехнологијата.

АНЕКС V

СТРУЧНО ПОЗНАВАЊЕ ЗА ПОДВИЖНИОТ СОСТАВ И БАРАЊА ЗА СЕРТИФИКАТ

По завршување на специјална обука за подвижниот состав, машиновозачите треба да можат да извршуваат следниве задачи:

1. ТЕСОВИ И ПРОВЕРКИ ПРЕД

ЗАМИНУВАЊЕ

Машиновозачите треба да можат:

- да ја собираат документација и потребната опрема,
- да ги проверат можностите на влечните единици,
- да ја проверат информацијата внесена во документите на на бордот влечната единица,
- да гарантираат, преку вршење на наведените проверки и тестови дека влечната единица е во состојба да ја обезбеди бараната влечна сила и дека опремата за безбедност функционира,
- да ја проверат расположливоста и функционалноста на пропишаната опрема за заштита и безбедност при предавањето на локомотива или при почетокот на патувањето,
- да вршат рутински операции за превентивно одржување.

2. ПОЗНАВАЊЕ ЗА ПОДВИЖНИОТ СОСТАВ

За да управува локомотива, машиновозачот треба да ги познава сите контролни механизми и индикатори со кои располага, особено оние кои се однесуваат за:

- влечење,
- кочење,
- елементи поврзани со безбедноста на сообраќајот.

За да се откријат и лоцираат аномалиите во подвижниот состав, да се пријават истите и да се одреди што е потребно за да бидат отстранети и во одредени случаи да се преземе дејство, машиновозачите треба да се запознати со:

- механичките структури,
- опремата за откачување и прикачување,
- оперативниот запченик,
- опремата за безбедност,
- резервоарите за гориво, системот за напојување со гориво, опрема на издувни

гасови,

- значењето на обележувањата на внатрешната и надворешната страна на подвижниот состав, особено симболите употребени за превоз на опасен товар,
- системите за регистрација на патувања,
- електричните и пневматските системи,
- собирањето на електрични и високоволтни системи,
- опрема за комуникација (радио-врска на возот, и др.),
- аранжманите на патувањата,
- составните делови на подвижниот состав, нивната цел, уредите карактеристични за стоките кои се превезуваат, особено системот за стопирање на возот со отворање на проодот на пневматската кочница,
- системот за кочење,
- специфичните делови на влечните единици,
- влечниот синџир, мотори и трансмисија.

3. ПРОВЕРКА НА КОЧНИЦИТЕ

Машиновозачите треба да можат

да:

- проверат и да пресметаат, пред поаѓање, дали силата за кочење на возот е соодветна на силата за кочење која е потребна за линијата, како што е наведена во документите на превозното средство,
- го проверат функционирањето на различните компоненти на системот за кочење на влечните единици и на возот, ако е потребно, пред поаѓање, при тргнување и за време на движење.

4. НАЧИН НА ФУНКЦИОНИРАЊЕ И МАКСИМАЛНА БРЗИНА НА ВОЗОТ ВО ВРСКА СО КАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ЛИНИЈАТА

Машиновозачите треба да можат:

- да ја земат предвид информацијата што им е дадена пред поаѓање,
- да го одредат видот на движењето и ограничената брзина на возот врз основа на променливи, како: ограничувања на брзината, временски услови или промени во сигнализација.

5. УПРАВУВАЊЕ НА ВОЗ НА НАЧИН КОЈ НЕ ГИ ОШТЕТУВА ИНСТАЛАЦИИТЕ ИЛИ ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА

Машиновозачите треба да можат:

- да ги употребат сите расположливи контролни системи во согласност со правилата што се применуваат,
- да го стават возот во движење земајќи ја предвид адхезијата и ограничувањата на моќноста,
- да ги употребат кочниците за забавување и стопирање, земајќи го предвид подвижниот состав и инсталациите.

6.

АНОМА

ЛИИ

Машиновозачите треба

- да можат да ги следат необичните случувања во однесувањето на возот,
- да можат да го проверат возот и да откријат знаци на аномалии, да ги разликуваат едни од други, да реагираат согласно нивното соодветно значење и да се обидат да ги отстранат, секогаш давајќи приоритет на безбедноста на железничкиот сообраќај и лицата,
- да ги знаат расположливите средства за заштита и комуникација.

7. ИНЦИДЕНТИ И НЕСРЕЌИ ПРИ ФУНКЦИОНИРАЊЕ, ПОЖАРИ И НЕСРЕЌИ
ПОВРЗАНИ СО ЛИЦА

Машиновозачите треба:

- да можат да преземаат дејства за заштита на возот и да побараат помош во случај на несреќа со лица настаната во возот,
- да можат да одредат дали возот превезува опасни стоки и да ги одредат нив врз основа на документите на возот и списоците на вагоните,
- да ја знаат постапката за евакуација на воз во случај на нужда.

8. УСЛОВИ ЗА ПРОДОЛЖУВАЊЕ НА ПАТУВАЊЕТО ПОСЛЕ НЕСРЕЌА ПОВРЗАНА СО
ПОДВИЖНИОТ СОСТАВ

После несреќа, машиновозачите треба да можат да оценат дали превозното средство може да продолжи да се движи и според какви услови за да може да се извести управителот на инфраструктурата за тие услови колку што е можно побрзо.

Машиновозачите треба да можат да одредат дали е неопходна експертска оценка пред да може возот да продолжи.

9. ИМОБИЛИЗАЦИЈА НА ВОЗОТ

Машинистите треба да можат да преземат мерки за да гарантираат дека возот или делови од него нема да тргнат или да се движат неочекувано, дури и во најтешки услови.

Освен тоа машинистите треба да имаат познавање за мерките со кои може да сопрат воз или делови од него во случај кога тој тргнал или се помрднал неочекувано.

АНЕКС VI

**СТРУЧНО ПОЗНАВАЊЕ ЗА ИНФРАСТРУКТУРАТА И
БАРАЊА ЗА СЕРТИФИКАТ****Прашања поврзани со инфраструктурата**

1. ПРОВЕРКА НА КОЧНИЦИТЕ

Машиновозачите треба да можат да проверат и да пресметаат, пред поаѓање, дали силата за кочење на возот е соодветна на силата за кочење која е потребна за линијата, како што е наведена во документите на превозното средство.

2. НАЧИН НА ФУНКЦИОНИРАЊЕ И МАКСИМАЛНА БРЗИНА НА ВОЗОТ

СОГЛАСНО КАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ЛИНИЈАТА

Машиновозачите треба да можат:

- да ја земат предвид информацијата која им е доставена, на пример:
ограничувањата на брзината или промени во сигнализацијата,
- да го одредат видот на движење и ограничената брзина на возот врз основа на карактеристиките на линијата.

3. ПОЗНАВАЊЕ НА ЛИНИЈАТА

Машиновозачите треба да можат да ги предвидат проблемите и да реагираат соодветно во однос на безбедноста и другите показатели, како на пример: точност и економски аспекти. Затоа тие треба да имаат темелно познавање за железничките линии и инсталациите на нивните траси и за други алтернативни договорени траси.

Следниве аспекти се од значење:

- оперативни услови (промени на шини, еднонасочно движење, и др.)
- вршење на проверка на трасата и консултирање со соодветните документи,
- определување на шини кои може да бидат употребени за даден вид движење,
- применливи сообраќајни правила и значење на сигналниот систем,
- оперативен режим,
- систем за блокирање и поврзаните со него регулативи,
- имиња на станици и положби и растојание на видливост на станиците, сигнални

кутии за да го приспособат управувањето според тоа,

- сигнализација за преод помеѓу различни системи за експлоатација или електрично напојување,
- ограничувања на брзината за различни категории на управувани возови,
- топографски профили,
- посебни услови за кочење, на пример: по линии со стрмен наклон надолу,
- посебни оперативни карактеристики: посебни сигнали, знаци, услови за поаѓање, и др.

4. РЕГУЛАТИВИ ЗА БЕЗБЕДНОСТ

Машиновозачите треба да можат да:

- да ги стават возовите во движење само кога се исполнети пропишаните услови (распоред, наредба за тргнување или сигнал, функционирање на сигнали, ако е побарано, и др.),
- да ги набљудуваат сигналите покрај шините и во кабината, да ги толкуваат нив без одложување и без грешка и да дејствуваат според наведеното,
- да управуваат со возот безбедно согласно посебните начини на функционирање: да применат посебни начини ако им се дадени инструкции, привремени ограничувања на брзината, движење во спротивна насока, дозвола за давање сигнали за опасност, операции на приклучување, завои, движење низ градежни објекти, и др.
- да ги почитуваат предвидените или дополнителните запирања и ако е потребно, да извршуваат дополнителни операции за патници за време на овие запирања, особено отворање и затворање на вратите.

5. УПРАВУВАЊЕ НА ВОЗОТ

Машиновозачите треба да можат:

- да ја знаат местоположбата на линијата во секое време,
- да ги употребат кочниците за забавување и стопирање, земајќи го предвид подвижниот состав и инсталациите,
- да го приспособат движењето на возот во согласност со распоредот и сите наредби издадени за штедење на енергија, земајќи ги предвид карактеристиките на влечната единица, возот, линијата и животната средина.

6. АНОМАЛИИ

Машиновозачите треба да можат:

- да обрнат внимание, доколку го дозволува управувањето на возот, на необичните појави во инфраструктурата и животната средина: сигнали, шини, снабдување со енергија, ниво на премини, околина на шината, друг сообраќај,

- да знаат конкретни растојанија до јасно видливи пречки,
- да го информираат управителот на инфраструктурата во најкраток можен рок за местото и карактерот на аномалиите кои се набљудувани, кога ќе се уверат дека информацијата била разбрана,
- земајќи ја предвид инфраструктурата, да обезбедат или да преземат мерки за да гарантираат безбедност на сообраќајот и на лицата, кога тоа е потребно.

7. ИНЦИДЕНТИ И НЕСРЕЌИ ПРИ ФУНКЦИОНИРАЊЕ, ПОЖАРИ

И НЕСРЕЌИ СО ЛИЦА Машиновозачите треба да можат:

- да преземаат дејства за заштита на возот и да побараат помош во случај на несреќа со лица,
- да одредат каде запира возот во случај на пожар и да ја олеснат евакуацијата на патниците, ако е потребно,
- да достават корисна информација за пожарот, колку што е можно побрзо, доколку оганот не може да биде ставен под контрола само од акцијата на машиновозачот,
- да го информираат управителот на инфраструктурата за овие услови, во најкраток можен рок,
- да оценат дали инфраструктурата дозволува превозното средство да продолжи да се движи, според такви услови.

8. ЈАЗИЧНИ ТЕСТОВИ

Машинувозачите кои треба да комуницираат со управителот на инфраструктурата по важни прашања за безбедноста, треба да поседуваат јазични способности на јазикот наведен од управителот на соодветната структура. Нивните јазични способности треба да бидат такви за да може да комуницираат активно и ефикасно во рутински, непријатни и вонредни ситуации.

Тие треба да можат да ги користат пораките и методите за комуникација утврдени во ТСМФ „Операции“. Машинувозачите треба да можат да комуницираат на ниво 3 согласно следнава табела:

Јазично и комуникативно ниво

Говорната квалификација во јазикот може да биде разделена на пет нивоа:

Ниво	Опис
5	— може да го приспособи начинот по кој тој/таа зборува со секој соговорник – може да искаже мислење – може да преговара – може да убедува – може да даде совет
4	— може да се справи целосно со непредвидливи ситуации – може да прави претпоставки – може да изрази аргументирано мислење

3	— може да се справи со практични ситуации во кои има елемент на непредвидливост – може да опишува – може да води едноставна конверзација
2	— може да се справи со едноставни практични ситуации – може да поставува прашања – не да одговори на прашања
1	— може да зборува со запаметени реченици

АНЕКС VII

ДИНАМИКА НА ИСПИТИ

Минималната динамика на периодичните проверки е следнава:

(а) јазично познавање (само за лица на кои јазикот не им е мајчин): на секои три години или после секакво отсуство повеќе од една година;

(б) познавање на инфраструктурата (вклучително познавање за трасата и познавање на оперативни правила): на секои три години или после секакво отсуство од соодветната траса повеќе од една година;

(в) познавање на подвижен состав: на секои три години.

