Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►B **DIRECTIVA 2007/59/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

din 23 octombrie 2007

privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar

(JO L 315, 3.12.2007, p. 51)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Directiva 2014/82/UE a Comisiei din 24 iunie 2014	L 184	11	25.6.2014
►M2	Directiva (UE) 2016/882 a Comisiei din 1 iunie 2016	L 146	22	3.6.2016

▼B

DIRECTIVA 2007/59/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 23 octombrie 2007

privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ([1]),

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ([2]),

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat, având în vedere proiectul comun aprobat de Comitetul de conciliere la 31 iulie 2007 ([3]),

întrucât:

(1) Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([4]) privind siguranța căilor ferate comunitare impune gestionarilor de infrastructură și întreprinderilor feroviare să instituie sisteme de management al siguranței astfel încât sistemul feroviar să fie capabil cel puțin să atingă obiectivele de siguranță comune și să fie în conformitate cu reglementările naționale în materie de siguranță și cu cerințele referitoare la siguranță menționate în specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI), iar elementele relevante din metodele de siguranță comune să fie aplicate. Aceste sisteme de gestionare a siguranței prevăd, printre altele, programe și sisteme de formare a personalului care garantează menținerea nivelului de competență a personalului și îndeplinirea îndatoririlor în mod adecvat.

(2) Directiva 2004/49/CE prevede că o întreprindere feroviară trebuie să dețină un certificat de siguranță pentru a avea acces la infrastructura feroviară.

([1]) JO C 221, 8.9.2005, p. 64.
([2]) JO C 71, 22.3.2005, p. 26.
([3]) Avizul Parlamentului European din 28 septembrie 2005 (JO C 227 E, 21.9.2006, p. 464), Poziția comună a Consiliului din 14 septembrie 2006 (JO C 289 E, 28.11.2006, p. 42), Poziția Parlamentului European din 18 ianuarie 2007 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 25 septembrie 2007 și Decizia Consiliului din 26 septembrie 2007.
([4]) JO L 164, 30.4.2004, p. 44.

▼B

(3) În conformitate cu Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare ([1]), întreprinderile feroviare autorizate au avut, de la 15 martie 2003, dreptul de acces la rețeaua transeuropeană de transport feroviar de mărfuri pentru serviciile de transport feroviar internațional de mărfuri și, din 2007, dreptul de acces la întreaga rețea pentru serviciile de transport feroviar intern și internațional de mărfuri. Această extindere treptată a drepturilor de acces va conduce inevitabil la creșterea mobilității mecanicilor de locomotivă dincolo de frontierele naționale. Rezultatul va fi creșterea cererii de mecanici de locomotivă formați și certificați în vederea exploatării serviciilor în mai multe state membre.

(4) Un studiu efectuat de Comisie în 2002 a scos în evidență faptul că legislațiile statelor membre privind condițiile de certificare a mecanicilor de locomotivă diferă considerabil. În consecință, trebuie să se adopte unele norme comunitare privind certificarea mecanicilor de locomotivă pentru a depăși aceste diferențe, menținându-se în același timp nivelul ridicat de siguranță al sistemului feroviar comunitar.

(5) Aceste norme comunitare ar trebui să contribuie de asemenea la atingerea scopului politicilor comunitare privind libera circulație a forței de muncă, libertatea de stabilire și libertatea de a presta servicii în contextul politicii comune în domeniul transportului, evitând în același timp orice denaturare a concurenței.

(6) Scopul acestor prevederi comune ar trebui să fie, înainte de toate, facilitarea mobilității mecanicilor de locomotivă dintr-un stat membru în altul, dar și facilitarea mobilității mecanicilor de locomotivă de la o întreprindere feroviară la alta și, în general, recunoașterea permiselor și a certificatelor complementare armonizate de către toate părțile interesate din sectorul feroviar. În acest scop, este esențial să se prevadă cerințe minime pe care solicitanții trebuie să le satisfacă pentru a obține un permis sau un certificat complementar armonizat.

(7) Prezenta directivă urmează și este în mare parte întemeiată pe istoricul acord comun încheiat între Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) și Comunitatea Căilor Ferate Europene (CER) cu privire la anumite aspecte ale condițiilor de muncă ale lucrătorilor mobili implicați în servicii de interoperabilitate transfrontalieră ([2]).

(8) Chiar dacă un stat membru îi exclude din domeniul de aplicare al prezentei directive pe mecanicii de locomotivă care operează exclusiv în anumite categorii de sisteme, rețele sau infrastructuri feroviare, acest lucru nu ar trebui să limiteze obligația statului membru în cauză de a respecta valabilitatea permiselor pe teritoriul Uniunii Europene sau a certificatelor complementare armonizate pe infrastructurile în cauză.

([1]) JO L 237, 24.8.1991, p. 25. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/103/CE (JO L 363, 20.12.2006, p. 344).

([2]) JO L 195, 27.7.2005, p. 18.

▼B

(9) Aceste cerințe ar trebui să cuprindă cel puțin vârsta minimă pentru mecanicii de locomotivă, aptitudinile fizice ale candidatului și aptitudinile sale psihologice necesare pentru exercitarea profesiei, experiența profesională și anumite cunoștințe referitoare la conducerea trenului, precum și cunoașterea infrastructurilor pe care își va desfășura activitatea și a limbii folosite în cadrul acestora.

(10) Pentru a crește rentabilitatea formării la care trebuie să asiste mecanicii de locomotivă care doresc să obțină un certificat complementar armonizat, acesta ar trebui să fie orientat, în măsura în care acest lucru este posibil și de dorit din punctul de vedere al siguranței, pe operațiunile specifice pe care mecanicul de locomotivă urmează să le efectueze, cum ar fi manevrele, întreținerea, transportul de persoane și de mărfuri. Atunci când evaluează punerea în aplicare a prezentei directive, Agenția Europeană a Căilor Ferate (denumită în continuare „agenția”), ar trebui să evalueze necesitatea modificării cerințelor de formare menționate în anexă, astfel încât acestea să reflecte mai bine structura nouă, emergentă, a pieței.

(11) Întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură care eliberează certificate complementare armonizate pot oferi ei înșiși formări profesionale la nivel general, cursuri de limbă și formări pentru deprinderea cunoștințelor despre materialul rulant și infrastructuri. Cu toate acestea, în ceea ce privește examinările, ar trebui să se evite orice conflict de interese, fără a se exclude posibilitatea că un examinator poate să aparțină întreprinderii feroviare sau gestionarului de infrastructură care eliberează certificatul complementar armonizat.

(12) În conformitate cu articolul 13 alineatul (4) din Directiva 2004/49/CE, întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură răspund de nivelul formării mecanicilor lor. În acest scop, întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură ar trebui să ia în considerare formarea și competențele deja dobândite de mecanicii respectivi, în conformitate cu articolul 13 alineatul (3) din directiva menționată. De asemenea, este important să se asigure formarea unui număr suficient de mecanici. În acest context, este necesar, cu toate acestea, să se ia măsuri care să asigure că investițiile aprobate de către o întreprindere feroviară sau de un gestionar de infrastructură pentru formarea unui mecanic nu profită în mod nejustificat unei alte întreprinderi feroviare sau gestionar de infrastructură, în cazul în care mecanicul respectiv îi părăsește în mod voluntar în favoarea respectivei întreprinderi feroviare sau a respectivului gestionar de infrastructură. Aceste măsuri pot fi de orice natură, ca, de exemplu, legislația națională, convenții colective de muncă, clauze contractuale între mecanici și angajatori sau acorduri care reglementează condițiile de transfer al mecanicilor de la o întreprindere la alta, atunci când mecanicii sunt parte la respectivele acorduri.

(13) Competențele personalului și condițiile de sănătate și siguranță sunt dezvoltate în contextul directivelor privind interoperabilitatea, în special în cadrul STI referitoare la gestionarea și exploatarea traficului. Este necesar să se asigure coerența între aceste STI și anexele la prezenta directivă. Comisia va realiza

▼B

acest lucru prin modificarea sau adaptarea STI corespunzătoare la prezenta directivă și anexele acesteia, utilizând procedurile prevăzute în Directiva 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză ([1]) și Directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar convențional ([2]).

(14) În scopul de a spori libertatea de circulație a lucrătorilor și siguranța căilor ferate comunitare, o atenție specială ar trebui acordată celorlalți membri ai personalului de bord care îndeplinesc sarcini esențiale de siguranță pe locomotive și trenuri. În consecință, statele membre ar trebui să asigure îndeplinirea de către ceilalți membri ai personalului de bord care îndeplinesc sarcini esențiale de siguranță a cerințelor minime stabilite în cadrul STI referitoare la gestionarea și exploatarea traficului. Având în vedere notificarea de către statele membre a planurilor naționale de punere în aplicare în legătură cu punerea în aplicare a respectivelor STI, agenția ar trebui să identifice posibilele opțiuni pentru certificarea unor astfel de alți membri ai personalului de bord care îndeplinesc sarcini esențiale de siguranță și să evalueze impactul acestor opțiuni diferite. Pe baza acestui raport, Comisia ar trebui, după caz, să prezinte o propunere privind condițiile și procedurile de certificare pentru ceilalți membri ai personalului de bord care îndeplinesc sarcini esențiale de siguranță pe locomotive și trenuri.

(15) Cerințele privind permisele și certificatele complementare armonizate prevăzute în prezenta directivă ar trebui să se refere exclusiv la condițiile legale impuse celor care lucrează ca mecanici de locomotivă. Pentru a putea conduce un tren pe o anumită infrastructură, mecanicii de locomotivă ar trebui să respecte toate celelalte cerințe legale referitoare la întreprinderile feroviare, la gestionarii de infrastructură, la infrastructuri și la materialul rulant, compatibile cu legislația comunitară și aplicate fără discriminare.

(16) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere punerii în aplicare a Directivei 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date ([3]) și a Regulamentului (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date ([4]).

([1]) JO L 235, 17.9.1996, p. 6. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2007/32/CE a Comisiei (JO L 141, 2.6.2007, p. 63).
([2]) JO L 110, 20.4.2001, p. 1. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2007/32/CE a Comisiei.
([3]) JO L 281, 23.11.1995, p. 31. Directivă modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 (JO L 284, 31.10.2003, p. 1).
([4]) JO L 8, 12.1.2001, p. 1.

▼B

(17) Pentru a garanta uniformitatea și transparența necesare, Comunitatea ar trebui să stabilească un model unic de certificare recunoscut în mod reciproc de către statele membre, care să ateste respectarea de către mecanicii de locomotivă a unor condiții minime, precum și calificarea lor profesională și competența lingvistică și care să lase autorităților competente din statele membre responsabilitatea eliberării de permise, iar întreprinderilor feroviare și gestionarilor de infrastructură, responsabilitatea eliberării certificatelor complementare armonizate.

(18) Agenția ar trebui, de asemenea, să examineze posibilitatea utilizării unui card cu memorie în locul unui permis și al certificatelor complementare armonizate. Un astfel de card cu memorie ar avea avantajul reunirii acestor două elemente și ar putea fi utilizat în același timp pentru alte aplicații, fie în domeniul siguranței, fie în scopul gestionării mecanicilor de locomotivă.

(19) Toate informațiile cuprinse în permise, în certificatele complementare armonizate și în registrele de permise și certificatele complementare armonizate ar trebui să fie utilizate de către autoritățile în domeniul siguranței pentru a facilita evaluarea procesului de certificare a personalului, prevăzut la articolele 10 și 11 din Directiva 2004/49/CE și pentru accelerarea eliberării certificatelor de siguranță prevăzute la articolele menționate anterior.

(20) Angajarea mecanicilor de locomotivă certificați în conformitate cu prezenta directivă nu ar trebui să scutească întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură de obligațiile acestora de înființare a unui sistem de monitorizare și control intern al competenței și a conduitei mecanicilor lor de locomotivă în conformitate cu articolul 9 și anexa III din Directiva 2004/49/CE și trebuie să facă parte din acest sistem. Certificatul complementar armonizat nu ar trebui să scutească întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură de răspunderea lor în ceea ce privește siguranța și, în special, de obligația de a-și forma personalul propriu.

(21) Anumite companii oferă serviciile unor mecanici de locomotivă întreprinderilor feroviare și gestionarilor de infrastructură. În astfel de cazuri, întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură care contractează serviciile unui mecanic de locomotivă sunt responsabili să se asigure că mecanicul de locomotivă deține un permis și este certificat în conformitate cu prezenta directivă.

(22) Pentru ca transportul feroviar să funcționeze eficient în continuare, mecanicii de locomotivă care au exercitat această profesie înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive ar trebui să beneficieze de o perioadă de tranziție în care să își păstreze drepturile dobândite.

▼B

(23) Ar trebui să se evite sarcinile administrative și financiare inutile la înlocuirea autorizațiilor pentru mecanicii de locomotivă eliberate înainte de punerea în aplicare a dispozițiilor relevante din prezenta directivă cu certificate complementare armonizate și cu permise în conformitate cu prezenta directivă. Prin urmare, drepturile de conducere a trenurilor acordate anterior mecanicilor de locomotivă ar trebui păstrate pe cât posibil. La înlocuirea autorizațiilor, calificările și experiența fiecărui mecanic sau a fiecărui grup de mecanici ar trebui să fie luate în considerare de către organismele emitente. Organismul emitent ar trebui să hotărască, în baza calificărilor și/sau a experienței, dacă este necesar ca mecanicul sau grupul de mecanici să fie supus unor examinări suplimentare și/sau să asiste la o formare înainte de a primi permisele și certificatele complementare armonizate înlocuitoare. Prin urmare, organismul emitent ar trebui să poată hotărî dacă experiența și/sau calificările mecanicilor sunt suficiente pentru eliberarea permiselor sau a certificatelor complementare armonizate necesare, fără să fie nevoie de alte examinări sau formări.

(24) Sarcinile administrative și financiare inutile ar trebui să fie evitate, de asemenea, în cazul în care mecanicii de locomotivă își schimbă angajatorul. O întreprindere feroviară care angajează un mecanic de locomotivă ar trebui să ia în considerare competențele dobândite anterior și să evite, pe cât posibil, examinările și formările suplimentare.

(25) Prezenta directivă nu ar trebui să acorde nici un drept de recunoaștere reciprocă a drepturilor de conducere a trenurilor obținute înainte de punerea în aplicare a prezentei directive, fără a aduce atingere sistemului general de recunoaștere reciprocă instituit în temeiul Directivei 2005/36/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind recunoașterea calificărilor profesionale ([1]), care va fi aplicat în continuare până la sfârșitul perioadei de tranziție.

(26) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ([2]).

(27) În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să stabilească condițiile și criteriile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive. Întrucât măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive sau să o completeze cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

([1]) JO L 255, 30.9.2005, p. 22. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/100/CE a Consiliului (JO L 363, 20.12.2006, p. 141).

([2]) JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

▼B

(28) Atunci când, din motive imperative de urgență, termenele care se aplică în mod normal în cadrul procedurii de reglementare cu control nu pot fi respectate, Comisia ar trebui să poată aplica, în conformitate cu prevederile prezentei directive, procedura de urgență prevăzută la articolul 5a alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE, pentru stabilirea criteriilor Comunității pentru alegerea examinatorilor și a examinărilor și pentru adaptarea la progresul științific și tehnic a anexelor la prezenta directivă.

(29) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare ([1]), statele membre sunt încurajate să elaboreze, pentru ele și în interesele Comunității, propriile tabele care, pe cât posibil, să ilustreze corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere și să le facă publice.

(30) Statele membre ar trebui să dispună controale privind respectarea prezentei directive și să ia măsuri adecvate atunci când un mecanic încalcă una dintre prevederile prezentei directive.

(31) Statele membre ar trebui să prevadă sancțiuni adecvate pentru încălcarea dispozițiilor naționale de implementare a prezentei directive.

(32) Întrucât obiectivul prezentei directive, respectiv stabilirea unui cadru comun de reglementare pentru certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri pentru transportul de pasageri și mărfuri, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, prin urmare, având în vedere amploarea și efectele prezentei directive, poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.

(33) S-ar putea dovedi oportun, din motive de rentabilitate, ca mecanicii de locomotivă care activează exclusiv pe teritoriul unui stat membru să fie scutiți temporar de aplicarea prevederilor prezentei directive referitoare la obligația acestora de a deține permise și certificate complementare armonizate în conformitate cu prezenta directivă. Condițiile care reglementează orice astfel de exonerări ar trebui să fie clar definite.

(34) Un stat membru care nu are un sistem feroviar și nici o perspectivă imediată de a avea vreunul ar fi supus unei obligații disproporționate și inutile dacă ar trebui să transpună și să pună în aplicare prevederile prezentei directive. În consecință, astfel de state membre ar trebui să fie exonerate de obligația de a transpune și de a pune în aplicare prezenta directivă atât timp cât nu au un sistem feroviar,

([1]) JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

▼B

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

CAPITOLUL I

OBIECTIVUL, DOMENIUL DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiectivul

Prezenta directivă prevede condițiile și procedurile de certificare a mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din interiorul Comunității. Prezenta directivă specifică sarcinile pentru care sunt responsabile autoritățile competente din statele membre, mecanicii de locomotivă, precum și alte părți implicate în sector, în special întreprinderile feroviare, gestionarii de infrastructură și centrele de formare.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

(1) Directiva se aplică mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din interiorul Comunității, întreprinderilor feroviare cărora li se impune deținerea unui certificat de siguranță sau gestionarilor de infrastructură cărora li se impune deținerea unei autorizații de siguranță.

(2) Statele membre nu interzic trenurilor de marfă traversarea frontierei sau efectuarea transportului intern pe teritoriul lor în baza dispozițiilor naționale privind alte tipuri de personal al trenurilor de marfă.

(3) Fără a aduce atingere articolului 7, statele membre pot să îi scutească de măsurile adoptate prin punerea în aplicare a prezentei directive pe mecanicii de locomotivă care își desfășoară activitatea în exclusivitate pe:

(a) metrouri, tramvaie și alte sisteme feroviare ușoare;

(b) rețelele care sunt separate funcțional de restul sistemului feroviar și sunt destinate exclusiv exploatării serviciilor de transport de persoane și de marfă locale, urbane sau suburbane;

(c) o infrastructură feroviară privată care este utilizată numai de proprietarii infrastructurii pentru propriile lor operațiuni de transport de mărfuri;

(d) secțiuni de linie închise temporar traficului normal în scopul întreținerii, al înnoirii sau al modernizării sistemului feroviar.

▼B

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentei directive:

(a) „autorități competente” înseamnă autoritățile de siguranță menționate la articolul 16 din Directiva 2004/49/CE;

(b) „mecanic de locomotivă” înseamnă o persoană capabilă și autorizată să conducă trenuri, inclusiv locomotive, locomotive de manevră, trenuri pentru lucrări, vehicule feroviare de întreținere sau trenuri pentru transportul feroviar de pasageri sau de mărfuri în mod autonom, responsabil și în siguranță;

(c) „alți membri ai personalului de bord care îndeplinesc sarcini esențiale de siguranță” înseamnă personalul aflat la bordul trenului care nu îndeplinește funcția de mecanic de locomotivă, dar care contribuie la garantarea siguranței trenurilor, a pasagerilor și a mărfurilor transportate;

(d) „sistem feroviar” înseamnă sistemul compus din infrastructurile feroviare, inclusiv liniile și instalațiile fixe ale sistemului feroviar plus materialul rulant de toate categoriile și originile care călătorește pe infrastructura respectivă, astfel cum este definit în Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE;

(e) „gestionar de infrastructură” înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special de constituirea și întreținerea rețelei feroviare sau a unei părți a acesteia, astfel cum este definită la articolul 3 din Directiva 91/440/CEE, care poate, de asemenea, include gestionarea sistemelor de control și siguranță a infrastructurii. Funcțiile gestionarului de infrastructură pe o rețea sau o parte a unei rețele pot fi alocate mai multor organisme sau întreprinderi;

(f) „întreprindere feroviară” înseamnă orice întreprindere feroviară astfel cum este definită în Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare ([1]) și orice altă întreprindere publică sau privată, a cărei activitate este transportul feroviar de mărfuri și/sau pasageri, tracțiunea fiind asigurată de această întreprindere. Termenul include, de asemenea, întreprinderile care furnizează numai tracțiune;

(g) „specificații tehnice de interoperabilitate (STI)” înseamnă specificațiile care acoperă fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor feroviare transeuropene de mare viteză și convenționale, astfel cum sunt definite în Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE;

([1]) JO L 75, 15.3.2001, p. 29. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2004/49/CE.

▼B

(h) „agenție” înseamnă Agenția Europeană a Căilor Ferate înființată prin Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]);

(i) „certificat de siguranță” înseamnă certificatul eliberat unei întreprinderi feroviare de către o autoritate competentă în conformitate cu articolul 10 din Directiva 2004/49/CE;

(j) „certificat” înseamnă certificatul complementar armonizat care indică infrastructura pe care titularul certificatului este autorizat să conducă și materialul rulant pe care titularul certificatului este autorizat să îl conducă;

(k) „autorizație de siguranță” înseamnă autorizația eliberat unui gestionar de infrastructură de către o autoritate competentă în conformitate cu articolul 11 din Directiva 2004/49/CE;

(l) „centru de formare” înseamnă o entitate acreditată sau recunoscută de autoritatea competentă pentru efectuarea de cursuri de formare.

CAPITOLUL II

CERTIFICAREA MECANICILOR DE LOCOMOTIVĂ

Articolul 4

Modelul comunitar de certificare

(1) Toți mecanicii de locomotivă trebuie să aibă capacitatea fizică și calificările necesare pentru conducerea trenurilor și trebuie să dețină următoarele documente:

(a) un permis care să demonstreze că mecanicul satisface condițiile minime privind cerințele medicale, are studii de bază și aptitudini profesionale generale. Permisul îl identifică pe mecanic și autoritatea emitentă și menționează durata de valabilitate. Permisul respectă cerințele din anexa 1, până la adoptarea modelului de certificare comunitar, astfel cum se prevede la alineatul (4);

(b) unul sau mai multe certificate care indică infrastructura pe care titularul certificatului este autorizat să conducă și materialul rulant pe care deținătorul certificatului este autorizat să îl conducă. Fiecare certificat este în conformitate cu cerințele din anexa I.

(2) Cu toate acestea, cerința de a deține un certificat pentru o anumită parte a infrastructurii nu se aplică în cazurile excepționale enumerate în continuare, cu condiția ca alt mecanic de locomotivă, care deține un certificat valabil pentru infrastructura în cauză, să stea lângă mecanicul respectiv în timpul condusului:

(a) când o perturbare a serviciului feroviar impune devierea trenurilor sau întreținerea șinelor, conform specificațiilor gestionarului infrastructurii;

([1]) JO L 164, 30.4.2004, p. 1.

▼B

(b) pentru servicii unice excepționale pentru care se utilizează trenuri vechi;

(c) pentru servicii unice excepționale, cu condiția ca gestionarul infrastructurii să fie de acord;

(d) pentru livrarea sau testarea unui tren nou sau a unei locomotive noi;

(e) pentru formarea și examinarea mecanicilor de locomotivă.

Decizia de a recurge la această posibilitate aparține întreprinderii feroviare și nu poate fi luată de gestionarul infrastructurii în cauză sau de autoritatea competentă.

Atunci când se face apel la un mecanic de locomotivă suplimentar după cum se prevede în cele de mai sus, gestionarul infrastructurii este informat în prealabil.

(3) Certificatul acordă autorizația de a conduce în cadrul uneia sau al mai multora dintre următoarele categorii:

(a) categoria A: locomotive de manevră, trenuri pentru lucrări, vehicule pentru întreținerea liniilor și orice alte locomotive atunci când sunt folosite pentru manevre;

(b) categoria B: transportul de pasageri și/sau mărfuri.

Un certificat poate să conțină o autorizație pentru toate categoriile, care acoperă toate codurile menționate la alineatul (4).

(4) Până la 4 decembrie 2008 Comisia adoptă, în baza unui proiect pregătit de către agenție, un model comunitar de permis, de certificat și de copie certificată a certificatului și determină, de asemenea, caracteristicile fizice ale acestora, ținând cont de măsurile de combatere a falsurilor. Aceste măsuri, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive completând-o, sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 32 alineatul (3).

Până la 4 decembrie 2008, Comisia adoptă măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, completând-o, și care privesc codurile comunitare pentru diferitele tipuri din categoriile A și B astfel cum sunt menționate la alineatul (3) din prezentul articol, în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 32 alineatul (3) și în baza recomandării agenției.

Articolul 5

Măsurile împotriva falsificării

Autoritățile competente și organismele emitente iau toate măsurile necesare pentru a evita riscul de falsificare a permiselor și a certificatelor și de modificare ilicită a registrelor prevăzute la articolul 22.

▼B

Articolul 6

Proprietatea, limba și organismele emitente

(1) Un permis este în proprietatea titularului său și se eliberează de către autoritatea competentă astfel cum este aceasta definită la articolul 3 litera (a). Atunci când o autoritate competentă sau agentul acesteia eliberează un permis într-o limbă națională care nu este o limbă oficială a Comunității, autoritatea competentă întocmește o variantă bilingvă a permisului, care să cuprindă una dintre limbile oficiale ale Comunității.

(2) Întreprinderea feroviară sau gestionarul de infrastructură care îl angajează sau îl contractează pe mecanicul de locomotivă eliberează un certificat. Certificatul se află în proprietatea întreprinderii sau a gestionarului de infrastructură. Cu toate acestea, în conformitate cu articolul 13 alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE, mecanicii de locomotivă au dreptul să primească o copie certificată. Atunci când o întreprindere feroviară sau un gestionar de infrastructură eliberează un certificat într-o limbă națională care nu este o limbă oficială a Comunității, autoritatea competentă întocmește o variantă bilingvă a certificatului, care să cuprindă una dintre limbile oficiale ale Comunității.

Articolul 7

Valabilitatea geografică

(1) Permisul este valabil pe întreg teritoriul Comunității.

(2) Certificatul este valabil numai pe infrastructurile și materialul rulant specificate pe acesta.

Articolul 8

Recunoașterea documentelor de certificare a mecanicilor de locomotivă din țări terțe

Documentele de certificare a mecanicilor de locomotivă din țări terțe care conduc exclusiv pe secțiuni de frontieră ale sistemului feroviar al unui stat membru pot fi recunoscute de statul membru respectiv în conformitate cu acordurile bilaterale cu țara terță respectivă.

CAPITOLUL III

CONDIȚIILE DE OBȚINERE A PERMISULUI ȘI A CERTIFICATULUI

Articolul 9

Cerințe minime

(1) Pentru a obține un permis, solicitanții trebuie să satisfacă cerințele minime prevăzute la articolele 10 și 11. Pentru a obține un certificat și pentru ca acesta să rămână valabil, solicitanții trebuie să dețină un permis și trebuie să îndeplinească cerințele minime prevăzute la articolele 12 și 13.

(2) Un stat membru poate să impună cerințe mai stricte privind eliberarea permiselor pe propriul teritoriu. Cu toate acestea, statul membru recunoaște permisele eliberate de alte state membre în conformitate cu articolul 7.

▼B

Secțiunea I

Permisul

Articolul 10

Vârsta minimă

Statele membre stabilesc vârsta minimă a solicitanților de permise, care nu poate să fie mai mică de 20 de ani. Cu toate acestea, un stat membru poate să elibereze permise solicitanților de la vârsta de 18 ani, valabilitatea unui astfel de permis fiind limitată la teritoriul statului membru emitent.

Articolul 11

Cerințe de bază

(1) Solicitanții trebuie să fi absolvit cel puțin nouă ani de studii (primare, gimnaziale și liceale) și să fi absolvit o formare de bază echivalentă cu nivelul 3 la care se face referire în Decizia 85/368/CEE a Consiliului din 16 iulie 1985 privind echivalarea calificărilor profesionale între statele membre ale Comunității Europene ([1]).

(2) Solicitanții prezintă o confirmare a faptului că au o stare fizică satisfăcătoare supunându-se unui examen medical efectuat de – a se stabili de către statul membru – un medic acreditat sau recunoscut în conformitate cu articolul 20 sau sub supravegherea acestuia. Examinarea acoperă cel puțin criteriile indicate în secțiunile 1.1, 1.2, 1.3 și 2.1 din anexa II.

(3) Solicitanții dovedesc că sunt într-o stare psihologică corespunzătoare din punct de vedere profesional supunându-se unui examen medical efectuat de – a se stabili de către statul membru – un psiholog sau medic acreditat sau recunoscut în conformitate cu articolul 20 sau sub supravegherea acestuia. Examinarea acoperă cel puțin criteriile indicate în secțiunea 2.2 din anexa II.

(4) Solicitanții trebuie să își fi dovedit competența profesională generală trecând un examen care acoperă cel puțin subiectele generale enumerate în anexa IV.

Secțiunea II

Certificatul

Articolul 12

Cunoștințe lingvistice

Criteriul cunoștințelor lingvistice menționat în anexa VI trebuie să fie îndeplinit pentru infrastructura pentru care este acordat certificatul.

Articolul 13

Calificări personale

(1) Solicitanții trebuie să fi trecut un examen de verificare a cunoștințelor și a competenței lor profesionale privind materialul rulant pentru care se solicită certificatul. Acest examen acoperă cel puțin subiectele generale enumerate în anexa V.

([1]) JO L 199, 31.7.1985, p. 56.

▼B

(2) Solicitanții trebuie să fi trecut un examen de verificare a cunoștințelor și a competenței lor profesionale privind infrastructura pentru care se solicită certificatul. Acest examen trebuie să acopere cel puțin subiectele generale enumerate în anexa VI. Atunci când este cazul, examenul acoperă, de asemenea, cunoștințele lingvistice în conformitate cu secțiunea 8 din anexa VI.

(3) Solicitanții sunt formați de către întreprinderea feroviară sau de către gestionarul infrastructurii pentru a cunoaște sistemul propriu de siguranță prevăzut în Directiva 2004/49/CE.

CAPITOLUL IV

PROCEDURA DE OBȚINERE A PERMISULUI ȘI A CERTIFICATULUI

Articolul 14

Obținerea unui permis

(1) Autoritatea competentă publică procedura care trebuie urmată pentru obținerea unui permis.

(2) Toate solicitările de permis sunt adresate autorității competente de către mecanicul candidat sau de orice entitate care acționează în numele acestuia.

(3) Solicitările adresate autorității competente pot să vizeze acordarea unui nou permis, actualizarea unor detalii ale permisului, o reînnoire sau eliberarea unui duplicat.

(4) Autoritatea competentă eliberează permisul cât mai repede cu putință, dar nu mai târziu de o lună de la primirea tuturor documentelor necesare.

(5) Permisul este valabil 10 ani, în conformitate cu articolul 16 alineatul (1).

(6) Un permis se eliberează într-un singur exemplar original. Orice duplicare a permisului, alta decât cea efectuată de către autoritatea competentă atunci când se solicită un duplicat, este interzisă.

Articolul 15

Obținerea unui certificat

Fiecare întreprindere feroviară și fiecare gestionar de infrastructură își stabilește propriile proceduri de eliberare și actualizare a certificatelor în conformitate cu prezenta directivă, ca parte integrantă a sistemului său de siguranță, precum și căi de atac care să le permită solicitanților să solicite o reevaluare a unei decizii privind această chestiune, actualizarea, suspendarea sau retragerea unui certificat.

În cazul în care nu se ajunge la un acord, părțile pot să introducă o cale de atac la autoritatea competentă sau la orice organism independent de recurs.

▼B

Întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură actualizează fără întârziere un certificat de fiecare dată când deținătorul certificatului obține autorizații suplimentare referitoare la materialul rulant sau la infrastructură.

Articolul 16

Verificările periodice

(1) Pentru ca un permis să rămână valabil, titularul acestuia este supus la examinări periodice și/sau teste privind cerințele menționate la articolul 11 alineatele (2) și (3). În ceea ce privește cerințele medicale, trebuie să se respecte frecvența minimă în conformitate cu secțiunea 3.1 din anexa II. Aceste verificări medicale sunt efectuate de medici acreditați sau recunoscuți în conformitate cu articolul 20 sau sub supravegherea acestora. În ceea ce privește cunoștințele profesionale generale, se aplică prevederile articolului 23 alineatul (8).

La reînnoirea unui permis, autoritatea competentă verifică în registrul prevăzut la articolul 22 alineatul (1) litera (a) dacă mecanicul de locomotivă a îndeplinit cerințele prevăzute la primul paragraf din prezentul alineat.

(2) Pentru ca un certificat să rămână valabil, deținătorul acestuia se supune unor verificări periodice și/sau unor teste privind cerințele menționate la articolele 12 și 13. Frecvența acestor verificări și/sau teste este stabilită de către întreprinderea feroviară sau gestionarul de infrastructură care îl angajează sau îl contractează pe mecanicul de locomotivă în conformitate cu propriul sistem de gestionare a siguranței și respectă frecvențele minime stabilite în anexa VII.

Pentru fiecare dintre aceste verificări, organismul emitent confirmă printr-o declarație pe certificat și în registrul prevăzut la articolul 22 alineatul (2) litera (a) că mecanicul de locomotivă a îndeplinit cerințele menționate în primul paragraf din prezentul alineat.

(3) Atunci când o verificare periodică nu este efectuată sau are un rezultat negativ, se aplică procedura stabilită la articolul 18.

Articolul 17

Încetarea contractului de muncă

Atunci când un mecanic de locomotivă își încetează contractul de muncă cu o întreprindere feroviară sau un gestionar de infrastructură, acesta informează autoritatea competentă fără întârziere.

Permisul rămâne valabil, dacă rămân în continuare îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 16 alineatul (1).

Un certificat își pierde valabilitatea atunci când deținătorul acestuia nu mai este angajat ca mecanic de locomotivă. Totuși, titularul primește o copie autentificată a acestuia și a tuturor documentelor care fac dovada formării, a calificărilor, a experienței și a competențelor sale profesionale. Atunci când eliberează un certificat în favoarea unui mecanic de locomotivă, o întreprindere feroviară sau un gestionar de infrastructură ține cont de toate aceste documente.

▼B

Articolul 18

Monitorizarea mecanicilor de locomotivă de către întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură

(1) Întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură asigură și verifică dacă permisele și certificatele mecanicilor de locomotivă pe care îi angajează sau îi contractează sunt valabile.

Acestea stabilesc un sistem de monitorizare a mecanicilor lor de locomotivă. Dacă rezultatul unei astfel de monitorizări pune la îndoială competența profesională a unui mecanic de locomotivă și păstrarea valabilității permisului sau a certificatului său, întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructuri iau imediat măsurile necesare.

(2) Dacă un mecanic de locomotivă consideră că starea sănătății sale pune sub semnul întrebării capacitatea sa de a-și exercita profesia, informează imediat întreprinderea feroviară sau gestionarul de infrastructură, după cum este cazul.

De îndată ce o întreprindere feroviară sau un gestionar de infrastructură ia la cunoștință sau este informat de un medic că sănătatea unui mecanic de locomotivă s-a deteriorat în astfel măsură încât capacitatea sa de a-și exercita profesia este pusă la îndoială, acestea iau imediat măsurile necesare, inclusiv examinarea prevăzută în secțiunea 3.1 din anexa II și, dacă este necesar, retragerea certificatului, precum și actualizarea registrului prevăzut la articolul 22 alineatul (2). În plus, acestea se asigură că, în timpul serviciului, mecanicii de locomotivă nu se află sub influența niciunei substanțe care le-ar putea afecta concentrarea, atenția sau comportamentul. Autoritatea competentă este informată fără întârziere de existența oricărui caz de incapacitate de muncă pe o perioadă mai mare de trei luni.

CAPITOLUL V

SARCINILE ȘI DECIZIILE AUTORITĂȚII COMPETENTE

Articolul 19

Sarcinile autorității competente

(1) Autoritatea competentă îndeplinește următoarele sarcini în mod transparent și nediscriminatoriu:

(a) eliberarea și actualizarea permiselor și eliberarea de duplicate, în conformitate cu articolele 6 și 14;

(b) asigurarea examinărilor periodice și/sau a testelor în conformitate cu articolul 16 alineatul (1);

(c) suspendarea și retragerea permiselor și notificarea organismului emitent cu privire la primirea solicitărilor justificate de suspendare a certificatelor, în conformitate cu articolul 29;

(d) recunoașterea persoanelor sau a organismelor în conformitate cu articolele 23 și 25, dacă au fost desemnate de către statul membru în acest scop;

▼B

(e) publicarea și actualizarea unui registru de persoane și organisme acreditate sau recunoscute, în conformitate cu articolul 20;

(f) ținerea și actualizarea unui registru al permiselor, în conformitate cu articolul 16 alineatul (1) și articolul 22 alineatul (1);

(g) monitorizarea procesului de certificare a mecanicilor de locomotivă în conformitate cu articolul 26;

(h) efectuarea de inspecții, în conformitate cu articolul 29;

(i) stabilirea criteriilor naționale de examinare în conformitate cu articolul 25 alineatul (5).

Autoritatea competentă răspunde rapid la solicitările de informații și înaintează toate cererile de informații suplimentare fără întârziere la pregătirea permiselor.

(2) Autoritatea competentă nu deleagă sarcinile prevăzute la alineatul (1) literele (c), (g) și (i) unor terți.

(3) Orice delegare de sarcini este transparentă și nediscriminatorie și nu creează conflicte de interese.

(4) Atunci când o autoritate competentă deleagă sau contractează sarcinile menționate la alineatul (1) litera (a) sau (b) unei întreprinderi feroviare, cel puțin una dintre următoarele condiții este îndeplinită:

(a) întreprinderea feroviară eliberează permise numai propriilor mecanici de locomotivă;

(b) întreprinderea feroviară nu se bucură de exclusivitate în teritoriul respectiv pentru niciuna dintre sarcinile delegate sau contractate.

(5) În cazul în care o autoritate competentă deleagă sau contractează sarcini, reprezentantului autorizat sau contractantului i se cere să respecte obligațiile impuse autorităților competente de prezenta directivă în executarea acestor sarcini.

(6) În cazul în care o autoritate competentă deleagă sau contractează sarcini, aceasta stabilește un sistem prin care să verifice că aceste sarcini au fost executate și se asigură că se îndeplinesc condițiile stabilite la alineatele (2), (4) și (5).

Articolul 20

Acreditarea și recunoașterea

(1) Persoanele sau organismele acreditate în conformitate cu prezenta directivă sunt acreditate de către un organism de acreditare numit de statul membru interesat. Procesul de acreditare este bazat pe criteriile independenței, competenței și imparțialității, cum ar fi seria de standarde europene competente EN 45 000, și pe evaluarea unui dosar depus de candidați în care se oferă dovezi de competență corespunzătoare pentru domeniul respectiv.

▼B

(2) Ca o alternativă la acreditarea prevăzută la alineatul (1), un stat membru poate să prevadă că persoanele sau organismele recunoscute în conformitate cu prezenta directivă sunt recunoscute de către autoritatea competentă sau de către un organism numit de statul membru respectiv. Recunoașterea este bazată pe criteriile independenței, competenței și imparțialității. Totuși, în cazurile în care competența specifică solicitată este extrem de rară, se admite o excepție de la această regulă, după ce Comisia acordă un aviz favorabil conform procedurii menționate la articolul 32 alineatul (2).

Criteriul independenței nu se aplică în cazul formării prevăzute la articolul 23 alineatele (5) și (6).

(3) Autoritatea competentă asigură publicarea și actualizarea unui registru de persoane și organisme care au fost acreditate sau recunoscute în conformitate cu prezenta directivă.

Articolul 21

Deciziile autorității competente

(1) Autoritatea competentă expune motivele care stau la baza deciziilor sale.

(2) Autoritatea competentă asigură stabilirea unei căi de atac administrative, care să permită angajatorilor și mecanicilor de locomotivă să solicite controlul unei decizii privind orice solicitare în conformitate cu prezenta directivă.

(3) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura controlul judiciar al deciziilor luate de către o autoritate competentă.

Articolul 22

Registrele și schimbul de informații

(1) Autoritatea competentă are obligația:

(a) să țină un registru cu toate permisele eliberate, actualizate, reînnoite, modificate, expirate, suspendate, retrase sau declarate pierdute, furate sau distruse. Acest registru trebuie să conțină datele menționate în secțiunea 4 din anexa I pentru fiecare permis, care vor fi accesibile cu ajutorul numărului național alocat fiecărui mecanic de locomotivă. Registrul trebuie să fie actualizat în mod constant;

(b) să furnizeze autorității competente a unui stat membru, agenției sau oricărui angajator de mecanici de locomotivă, în baza unei cereri motivate, informații despre starea unui astfel de permis.

(2) Fiecare întreprindere feroviară și fiecare gestionar de infrastructură trebuie:

(a) să țină un registru sau să se asigure că este ținut un registru cu toate certificatele eliberate, actualizate, reînnoite, modificate, expirate, suspendate, retrase sau declarate pierdute, furate sau distruse. Registrul conține datele menționate în secțiunea 4 din anexa I pentru fiecare certificat, precum și datele privind verificările periodice prevăzute la articolul 16. Registrul trebuie să fie actualizat în mod constant;

▼B

(b) să coopereze cu autoritatea competentă a statului membru în care își au sediul pentru a schimba informații cu autoritatea competentă și pentru a-i oferi acesteia accesul la datele necesare;

(c) să furnizeze, la cerere, autorităților competente din celelalte state membre informații despre conținutul unor astfel de certificate, atunci când acest lucru este necesar datorită activităților transnaționale ale acestora.

(3) Mecanicii de locomotivă au acces la informațiile care îi privesc și care sunt înscrise în registrele autorităților competente și ale întreprinderilor feroviare și li se furnizează, la cerere, o copie a acestor informații.

(4) Autoritățile competente cooperează cu agenția pentru a asigura interoperabilitatea registrelor prevăzute la alineatele (1) și (2).

În acest scop, Comisia adoptă, până la data de 4 decembrie 2008, în baza unei propuneri elaborate de către agenție, parametrii de bază ai registrelor care urmează să fie constituite, cum ar fi datele care trebuie să fie înregistrate, formatul acestora și protocolul de schimb de date, drepturile de acces, durata conservării datelor și procedurile de urmat în caz de faliment. Aceste măsuri, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, completând-o, sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 32 alineatul (3).

(5) Autoritățile competente, gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare se asigură că registrele prevăzute la alineatele (1) și (2) și modurile de exploatare a acestor registre sunt în conformitate cu Directiva 95/46/CE.

(6) Agenția se asigură că sistemul stabilit la alineatul (2) literele (a) și (b) este în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 45/2001.

CAPITOLUL VI

FORMAREA ȘI EXAMINAREA MECANICILOR DE LOCOMOTIVĂ

Articolul 23

Formarea

(1) Formarea mecanicilor de locomotivă include o parte privitoare la permis, care să reflecte cunoștințele profesionale generale, astfel cum sunt descrise în anexa IV, precum și o parte privitoare la certificat, care să reflecte cunoștințe profesionale specifice, astfel cum sunt descrise în anexele V și VI.

▼B

(2) Metoda de formare îndeplinește criteriile stabilite în anexa III.

(3) Obiectivele detaliate ale formării sunt prevăzute în anexa IV, pentru permis, și în anexele V și VI, pentru certificat. Aceste obiective detaliate ale formării pot fi suplimentate prin:

(a) STI relevante adoptate în conformitate cu Directiva 96/48/CE sau Directiva 2001/16/CE. În acest caz, Comisia asigură coerența între STI și anexele IV, V și VI; sau

(b) criteriile propuse de către agenție, cu respectarea articolului 17 din Regulamentul (CE) nr. 881/2004. Aceste criterii, fiind destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, completând-o, sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 32 alineatul (3).

(4) Conform articolului 13 din Directiva 2004/49/CE, statele membre iau măsuri pentru a se asigura că mecanicii de locomotivă candidați primesc acces egal și nediscriminatoriu la formarea necesară pentru îndeplinirea condițiilor de obținere a permisului și a certificatului.

(5) Sarcinile de formare privind cunoștințele profesionale generale, după cum se prevede la articolul 11 alineatul (4), cunoștințele lingvistice, după cum se prevede la articolul 12, și cunoștințele profesionale privitoare la materialul rulant, după cum se prevede la articolul 13 alineatul (1), sunt îndeplinite de persoane sau organe acreditate sau recunoscute în conformitate cu articolul 20.

(6) Sarcinile de formare privind cunoștințele despre infrastructură, astfel cum sunt prevăzute la articolul 13 alineatul (2), inclusiv cunoașterea rutelor și normele și procedurile de funcționare, sunt îndeplinite de persoane sau organisme acreditate sau recunoscute de statele membre în care se află infrastructura.

(7) În ceea ce privește permisele, sistemul general de recunoaștere a calificărilor profesionale stabilit prin Directiva 2005/36/CE continuă să se aplice recunoașterii calificărilor profesionale ale mecanicilor de locomotivă care sunt resortisanți ai unui stat membru și care și-au obținut certificatul de formare într-o țară terță.

(8) Un proces de formare continuă este instituit pentru a asigura păstrarea competențelor angajaților, în conformitate cu punctul 2 litera (e) din anexa III la Directiva 2004/49/CE.

Articolul 24

Costul formării

(1) Statele membre asigură luarea măsurilor necesare pentru a evita că investițiile aprobate de către o întreprindere feroviară sau de un gestionar de infrastructură pentru formarea unui mecanic nu profită în mod nejustificat unei alte întreprinderi feroviare sau gestionar de infrastructură, în cazul în care mecanicul respectiv îi părăsește în mod voluntar în favoarea respectivei întreprinderi feroviare sau gestionar de infrastructură.

▼B

(2) Punerea în aplicarea a prezentului articol face obiectul unei atenții speciale în cadrul raportului prevăzut la articolul 33, cu precădere în ceea ce privește litera (f) din acel articol.

Articolul 25

Examinările

(1) Examinările și examinatorii avuți în vedere cu scopul verificării calificării necesare se stabilesc:

(a) în partea privitoare la permis: de către autoritatea competentă, când se stabilește procedura care va fi urmată pentru a obține un permis în conformitate cu articolul 14 alineatul (1);

(b) în partea privitoare la certificat: de către întreprinderea feroviară sau gestionarul de infrastructură, când se stabilește procedura care urmează a fi folosită pentru obținerea unui certificat în conformitate cu articolul 15.

(2) Examinările la care se face referire în alineatul (1) sunt supravegheate de examinatori competenți, acreditați sau recunoscuți în conformitate cu articolul 20, și sunt organizate astfel încât să se evite orice conflict de interese.

(3) Evaluarea cunoștințelor de infrastructură, inclusiv cunoașterea rutelor și a normelor de funcționare, este efectuată de persoane sau organisme acreditate sau recunoscute de statul membru unde este amplasată infrastructura.

(4) Examinările la care se face referire la alineatul (1) sunt organizate astfel încât să se evite orice conflict de interese, fără a aduce atingere posibilității ca examinatorul să aparțină întreprinderii feroviare sau gestionarului de infrastructură care emite certificatul.

(5) Alegerea examinatorilor și a examinărilor poate face obiectul unor criterii comunitare stabilite în baza unui proiect elaborat de agenție. Aceste măsuri, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, completând-o, sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 32 alineatul (3). Din motive imperative de urgență, Comisia poate să utilizeze procedura de urgență menționată la articolul 32 alineatul (4).

În lipsa unor astfel de criterii ale Comunității, autoritățile competente stabilesc criterii naționale.

(6) La sfârșitul cursului de formare, se organizează examinări teoretice și practice. Capacitatea de conducere a trenurilor este evaluată prin teste de conducere pe rețea. Se pot utiliza, de asemenea, simulatoare pentru examinarea aplicării regulilor operaționale și a capacității mecanicului de locomotivă în situații deosebit de dificile.

▼B

CAPITOLUL VII

EVALUAREA

Articolul 26

Standardele de calitate

Autoritățile competente se asigură că toate activitățile legate de formare, evaluarea cunoștințelor și actualizarea permiselor și a certificatelor sunt supuse monitorizării continue în baza unui sistem de standarde de calitate. Această prevedere nu se aplică activităților care fac deja obiectul sistemelor de management al siguranței create de întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură în conformitate cu Directiva 2004/49/CE.

Articolul 27

Evaluarea independentă

(1) O evaluare independentă a procedurilor de dobândire și evaluare a cunoștințelor și a competențelor profesionale și a sistemului de emitere a permiselor și a certificatelor se desfășoară în fiecare stat membru la intervale de cel mult cinci ani. Această prevedere nu se aplică activităților care fac deja obiectul sistemelor de management al siguranței create de întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură în conformitate cu Directiva 2004/49/CE. Evaluarea este efectuată de persoane calificate care nu sunt implicate ele însele în activitățile respective.

(2) Rezultatele acestor evaluări independente trebuie să fie documentate corespunzător și aduse în atenția autorităților competente interesate. Dacă este necesar, statele membre iau măsurile corespunzătoare pentru a remedia problemele evidențiate de evaluarea independentă.

CAPITOLUL VIII

ALȚI MEMBRI AI PERSONALULUI DE BORD

Articolul 28

Raportul privind alți membri ai personalului de bord

(1) Agenția, într-un raport care trebuie prezentat în termen de 4 iunie 2009, având în vedere STI referitoare la gestionarea și exploatarea traficului dezvoltat în conformitate cu Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE, identifică profilul și sarcinile celorlalți membri ai personalului de bord care desfășoară sarcini esențiale din punctul de vedere al siguranței și a căror calificare profesională contribuie, prin urmare la siguranța pe căile ferate, care ar trebui reglementată la nivel comunitar prin intermediul unui sistem de permise și/sau certificate care poate fi similar sistemului stabilit în prezenta directivă.

(2) Pe baza acestui raport, Comisia, în termen de 4 iunie 2010, prezintă un raport și, dacă este cazul, face o propunere privind sistemul de certificare a celorlalți membri ai personalului de bord menționați la alineatul (1).

▼B

CAPITOLUL IX

CONTROALE ȘI SANCȚIUNI

Articolul 29

Controalele desfășurate de autoritatea competentă

(1) Autoritatea competentă poate lua în orice moment măsuri pentru a verifica, pe trenurile care operează în aria sa de competență, dacă mecanicii de locomotivă au în posesie documentele emise în conformitate cu prezenta directivă.

(2) Fără a aduce atingere verificării reglementate în alineatul (1), în cazul neglijenței la locul de muncă, autoritatea competentă poate verifica dacă mecanicul respectiv îndeplinește condițiile stabilite la articolul 13.

(3) Autoritatea competentă poate desfășura anchete privind respectarea prezentei directive de către mecanicii de locomotivă, întreprinderile feroviare, gestionarii de infrastructură, examinatori și de către centrele de formare care își desfășoară activitatea în aria sa de competență.

(4) Dacă autoritatea competentă consideră că un mecanic nu mai îndeplinește una sau mai multe condiții necesare, aceasta ia următoarele măsuri:

(a) în ceea ce privește un permis emis de autoritatea competentă: autoritatea competentă suspendă permisul. Suspendarea poate fi temporară sau permanentă, în funcție de gravitatea problemelor create pentru siguranța pe căile ferate. Aceasta îl informează de îndată pe mecanicul respectiv și pe angajatorul acestuia în legătură cu decizia sa motivată, fără a aduce atingere dreptului la o cale de atac prevăzut la articolul 21. Agenția indică procedura de urmat pentru redobândirea permisului;

(b) dacă privește un permis emis de o autoritate competentă în alt stat membru, autoritatea competentă contactează acea autoritate și îi transmite o cerere motivată pentru desfășurarea unei inspecții suplimentare sau pentru suspendarea permisului. Autoritatea competentă solicitantă informează Comisia și celelalte autorități competente în legătură cu solicitarea sa. Autoritatea care a emis permisul respectiv examinează cererea în termen de patru săptămâni și notifică cealaltă autoritate în legătură cu decizia sa. Autoritatea care a emis permisul informează de asemenea Comisia și celelalte autorități competente în legătură cu decizia sa. Orice autoritate competentă poate interzice mecanicilor de locomotivă să își desfășoare activitatea în aria de competență a acesteia până la notificarea deciziei autorității emitente;

(c) dacă privește un certificat: autoritatea competentă contactează organismul emitent și solicită fie efectuarea unei inspecții suplimentare, fie suspendarea certificatului. Organismul emitent ia măsurile corespunzătoare și raportează autorității competente într-un termen de patru săptămâni. Autoritatea competentă poate interzice mecanicilor de locomotivă să opereze în aria sa de competență până la emiterea raportului organismului emitent și va informa Comisia și celelalte autorități competente în legătură cu aceasta.

▼B

În toate cazurile, dacă autoritatea competentă consideră că un anumit mecanic reprezintă o ameninţare gravă la adresa siguranţei pe căile ferate, aceasta întreprinde imediat acţiunile necesare, cum ar fi solicitarea către gestionarul de infrastructură de a opri trenul şi a–i interzice mecanicului să îşi desfăşoare activitatea în aria sa de competenţă atât timp cât este necesar. Autoritatea informează Comisia şi celelalte autorităţi competente în legătură cu orice astfel de decizie.

În toate cazurile, autoritatea competentă sau organismul desemnat pentru aceasta actualizează registrul prevăzut la articolul 22.

(5) Dacă o autoritate competentă consideră că o decizie luată de o autoritate competentă în alt stat membru conform alineatului (4) nu respectă criteriile relevante, situaţia este sesizată Comisiei, care îşi va transmite opinia în termen de trei luni. Dacă este necesar, se propun măsuri corective statelor membre respective. În cazul unui dezacord sau al unui litigiu, chestiunea este prezentată Comitetului menţionat la articolul 32 alineatul (1), iar Comisia ia măsurile pe care le consideră necesare în conformitate cu procedura de reglementare menţionată la articolul 32 alineatul (2). Un stat membru poate impune o interdicţie unui mecanic care conduce pe teritoriul său în conformitate cu alineatul (4), până când chestiunea este clarificată în conformitate cu prezentul alineat.

Articolul 30

Sancţiuni

Fără a aduce atingere oricăror altor sancţiuni sau proceduri stabilite de prezenta directivă, statele membre stabilesc regimul sancţiunilor aplicabile în cazul încălcării dispoziţiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive şi adoptă toate măsurile necesare pentru a asigura că acestea sunt aplicate. Sancţiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporţionale, nediscriminatorii şi cu efect de descurajare. Statele membre notifică Comisia cu privire la aceste norme până cel mai târziu la data specificată la articolul 36 alineatul (1) primul paragraf şi notifică Comisia fără întârziere cu privire la orice modificare care le afectează.

CAPITOLUL X

PREVEDERI FINALE

Articolul 31

Adaptarea anexelor

(1) Măsurile destinate să modifice elemente neesenţiale ale prezentei directive prin adaptarea anexelor la progresul ştiinţific şi tehnic, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control, menţionată la articolul 32 alineatul (3). Din motive imperative de urgenţă, Comisia poate să utilizeze procedura de urgenţă menţionată la articolul 32 alineatul (4).

(2) În cazul în care adaptările se referă la sănătate şi condiţiile de siguranţă sau competenţele profesionale, Comisia va asigura consultarea partenerilor sociali înainte de pregătirea acestora.

▼B

Articolul 32

Comitetul

(1) Comisia este asistată de comitetul instituit prin articolul 21 din Directiva 96/48/CE.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)–(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.

(4) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1), (2), (4) și (6) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CEE, având în vedere dispozițiile articolului 8.

Articolul 33

Raportul

Agenția evaluează evoluția certificării mecanicilor de locomotivă în conformitate cu prezenta directivă. Aceasta transmite Comisiei, nu mai târziu de patru ani de la adoptarea parametrilor de bază ai registrelor, prevăzuți la articolul 22 alineatul (4), un raport care conține, unde este cazul, îmbunătățirile care trebuie aduse sistemului în ceea ce privește:

(a) procedura de emitere a permiselor și a certificatelor;

(b) acreditarea centrelor de formare și a examinatorilor;

(c) sistemul de calitate instituit de autoritățile competente;

(d) recunoașterea reciprocă a certificatelor;

(e) caracterul adecvat al cerințelor de formare precizate în anexele IV, V și VI în raport cu structura pieței și categoriile menționate la articolul 4 alineatul (2) litera (a);

(f) interconectarea registrelor și mobilitatea pe piața forței de muncă.

În plus, în acest raport, agenția poate recomanda măsuri privind examinarea teoretică și practică a cunoștințelor profesionale ale solicitanților de certificate armonizate pentru material rulant și infrastructura relevantă, dacă este cazul.

Comisia ia măsurile corespunzătoare pe baza acestor recomandări și propune modificări la prezenta directivă, dacă este necesar.

▼B

Articolul 34

Utilizarea cardurilor cu memorie

Agenția examinează în termen de 4 decembrie 2012 posibilitatea de a folosi un card cu memorie care combină permisul și certificatele prevăzute la articolul 4 și pregătește o analiză a costurilor în raport cu beneficiile aduse de acesta.

Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive privind specificațiile tehnice și de funcționare ale unui astfel de card cu memorie sunt adoptate în baza unui proiect elaborat de agenție și în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 32 alineatul (3).

În cazul în care punerea în aplicare a cardului cu memorie nu presupune nicio modificare a textului directivei sau a anexelor la aceasta, specificațiile cardului cu memorie sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 32 alineatul (2).

Articolul 35

Cooperarea

Statele membre își acordă reciproc asistență la punerea în aplicare a prezentei directive. Autoritățile competente cooperează în timpul acestei faze a punerii în aplicare.

Agenția asistă această cooperare și organizează întâlniri corespunzătoare cu reprezentanții autorităților competente.

Articolul 36

Punerea în aplicare

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 4 decembrie 2009. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă. Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.

(3) Obligațiile de transpunere și punere în aplicare ale prezentei directive nu se aplică Ciprului și Maltei atât timp cât pe teritoriul acestora nu există un sistem feroviar.

Articolul 37

Aplicarea treptată și perioadele de tranziție

Prezenta directivă se aplică treptat, după cum se indică mai jos.

1. Registrele la care se face referire în articolul 22 trebuie create în termen de doi ani de la data adoptării parametrilor de bază ai registrelor prevăzute la articolul 22 alineatul (4).

▼B

2. (a) În termen de doi ani de la data adoptării parametrilor de bază ai registrelor, prevăzute la articolul 22 alineatul (4), certificatele sau permisele sunt emise în conformitate cu prezenta directivă mecanicilor care efectuează servicii transfrontaliere, de cabotaj sau de transport de marfă în alt stat membru sau care lucrează în cel puțin două state membre, fără a se aduce atingere prevederilor de la punctul 3.

De la aceeași dată, toți mecanicii de locomotivă care efectuează serviciile enumerate mai sus, inclusiv cei care nu au primit încă un permis sau un certificat în conformitate cu prezenta directivă, se supun verificărilor periodice prevăzute la articolul 16.

(b) În termen de doi ani de la crearea registrelor menționate la punctul 1, toate permisele și certificatele noi sunt emise în conformitate cu prezenta directivă, fără a se aduce atingere prevederilor de la punctul 3.

(c) În termen de șapte ani de la crearea registrelor prevăzute la punctul 1, toți mecanicii trebuie să dețină permise și certificate în conformitate cu prezenta directivă. Organismele emitente iau în considerare toate competențele profesionale deja obținute de fiecare mecanic astfel încât această cerință să nu genereze costuri administrative și financiare inutile. Drepturile de conducere a trenurilor acordate anterior mecanicilor de locomotivă sunt păstrate pe cât posibil. Organismele emitente pot decide totuși, pentru mecanici individuali sau pentru grupuri de mecanici, după cum este cazul, că sunt necesare examinări și/sau formări suplimentare pentru obținerea de permise și/sau certificate în baza prezentei directive.

3. Mecanicii autorizați să conducă în conformitate cu prevederile care s-au aplicat anterior aplicării prevederilor prezentei directive în baza punctului 2 litera (a) sau (b) își pot continua activitățile profesionale pe baza drepturilor lor și fără a aplica prevederile prezentei directive timp de până la șapte ani de la crearea registrelor prevăzute la punctul 1.

În cazul ucenicilor care au început un program aprobat de instructaj și formare sau un curs aprobat de formare anterior aplicării prevederilor prezentei directive în temeiul punctului 2 litera (a) sau (b), statele membre pot acorda certificate acestor ucenici în conformitate cu prevederile naționale existente.

Pentru mecanicii și ucenicii menționați la prezentul punct și în cazuri excepționale, autoritatea sau autoritățile competente implicate pot acorda scutiri de la cerințele medicale stabilite în anexa II. Valabilitatea oricărui permis emis cu o astfel de scutire este limitată la teritoriul statelor membre respective.

4. Autoritățile competente, întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură asigură aplicarea treptată a verificărilor periodice corespunzătoare celor prevăzute la articolul 16 pentru mecanici care nu au permise și certificate în conformitate cu prezenta directivă.

▼B

5. La solicitarea unui stat membru, Comisia solicită agenției, în consultare cu acel stat membru, să efectueze o analiză a costurilor în raport cu beneficiile a aplicării prevederilor conținute în prezenta directivă pentru a-i forma pe mecanicii de locomotivă care își desfășoară activitatea exclusiv pe teritoriul acelui stat membru. Analiza costurilor în raport cu beneficiile acoperă o perioadă de 10 ani. Analiza costurilor în raport cu beneficiile este transmisă Comisiei în termen de doi ani de la data creării registrelor prevăzute la punctul 1.

Dacă analiza costurilor în raport cu beneficiile arată că costurile aplicării prevederilor prezentei directive cu privire la acești mecanici de locomotivă depășesc beneficiile, Comisia, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 32 alineatul (2), adoptă o decizie în termen de șase luni de la data transmiterii rezultatelor acestei analize a costurilor în raport cu beneficiile. Se poate decide că prevederile de la punctul 2 literele (b) și (c) din prezentul articol nu trebuie aplicate acelor mecanici de locomotivă pentru o perioadă de până la 10 ani pe teritoriul statelor membre respective.

Cel târziu cu 24 de luni înainte de expirarea acestei perioade de scutire temporară, Comisia, luând în considerare evoluțiile notabile din sectorul feroviar în statul membru respectiv, poate solicita agenției, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 32 alineatul (2), să desfășoare încă o analiză a costurilor în raport cu beneficiile, care va fi transmisă Comisiei cu cel mult 12 luni înainte de data expirării acestui termen de scutire temporară. Comisia ia o decizie în conformitate cu procedura descrisă în al doilea paragraf al prezentului punct.

Articolul 38

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 39

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

▼B

ANEXA I

PERMISUL MODEL COMUNITAR ŞI CERTIFICATUL COMPLEMENTAR ARMONIZAT

1. CARACTERISTICILE PERMISULUI

Caracteristicile fizice ale permisului mecanicului de locomotivă trebuie să fie conforme standardelor ISO 7810 și 7816–1.

Cardul trebuie fabricat din policarbonat.

Metodele de verificare a caracteristicilor permiselor de conducere pentru a se asigura dacă respectă standardele internaționale trebuie să respecte standardul ISO 10373.

2. CONȚINUTUL PERMISULUI

Rectoul permisului trebuie să conțină:

(a) cuvintele „Permis de mecanic de locomotivă” tipărite cu caractere mari în limba sau limbile statului membru care emite permisul;

(b) numele statului membru care emite permisul;

(c) semnul distinctiv al statului membru care emite permisul, în conformitate cu codul ISO 3166 al țării, tipărit în negativ într-un dreptunghi albastru și încercuit de 12 stele galbene;

(d) informații specifice permisului emis, numerotate după cum urmează:

(i) numele de familie al titularului;

(ii) prenumele titularului;

(iii) data și locul nașterii titularului;

(iv) — data emiterii permisului;

— data expirării permisului;

— numele autorității emitente;

— numărul de identificare atribuit angajatului de către angajator (opțional);

(v) numărul permisului care permite accesul la datele din registrul național;

(vi) fotografia titularului;

(vii) semnătura titularului;

(viii) domiciliul permanent sau adresa poștală a titularului (opțional);

(e) cuvintele „modelul Comunităților Europene” în limba sau limbile statului membru emitent al permisului și cuvintele „Permis de mecanic de locomotivă” în celelalte limbi comunitare, tipărite cu galben și formând fundalul permisului;

▼B

(f) culorile de referință:

— albastru: albastru reflex Pantone;

— galben: galben Pantone;

(g) informații suplimentare sau restricții medicale la utilizare, impuse de o autoritate competentă în conformitate cu anexa II, sub formă de coduri.

Aceste coduri vor fi stabilite de Comisie, conform procedurii de reglementare menționate la articolul 32 alineatul (2), pe baza unei recomandări de la agenție.

3. CERTIFICATUL

Certificatul trebuie să conțină:

(a) numele de familie al titularului;

(b) prenumele titularului;

(c) data și locul nașterii titularului;

(d) — data emiterii certificatului;

— data expirării certificatului;

— numele autorității emitente;

— numărul de identificare atribuit angajatului de către angajator (opțional);

(e) numărul permisului care permite accesul la datele din registrul național;

(f) fotografia titularului;

(g) semnătura titularului;

(h) domiciliul permanent sau adresa poștală a titularului (opțional);

(i) numele și adresa întreprinderii feroviare sau a gestionarului de infrastructură pentru care titularul are dreptul de a conduce trenuri;

(j) categoria în care titularul este îndreptățit să conducă;

(k) tipul sau tipurile de material rulant pe care titularul este autorizat să îl conducă;

(l) infrastructura pe care titularul este autorizat să conducă;

(m) orice informații suplimentare sau restricții;

(n) cunoștințele lingvistice.

4. INFORMAȚII MINIME CONȚINUTE ÎN REGISTRELE NAȚIONALE

(a) Informații privind permisul:

Toate informațiile care apar pe permis plus informațiile privind cerințele de verificare stabilite la articolele 11 și 16.

(b) Informații privind certificatul:

Toate informațiile care apar pe certificat plus informațiile privind cerințele de verificare stabilite la articolele 12, 13 și 16.

▼B

ANEXA II

CERINȚE MEDICALE

1. CERINȚE GENERALE

1.1. Mecanicii trebuie să nu sufere de nicio boală și să nu ia niciun medicament și nicio substanță care pot provoca:

— o pierdere bruscă a cunoștinței;

— o reducere a atenției sau a concentrării;

— incapacitate bruscă;

— pierderea echilibrului sau a coordonării;

— limitarea semnificativă a mobilității.

1.2. Vederea

Trebuie îndeplinite următoarele cerințe privind vederea:

— acuitatea vizuală la distanță cu sau fără ajutor: 1,0; minimum 0,5 pentru ochiul mai slab;

— lentile corectoare maximum: hipermetropie + 5/miopie – 8. Derogările sunt autorizate în cazuri excepționale și după obținerea opiniei unui oftalmolog. Apoi medicul ia decizia;

— vederea la apropiere și la distanță medie: suficientă, cu sau fără ajutor;

— lentilele de contact și ochelarii sunt autorizați dacă sunt verificați periodic de un specialist;

— vederea normală în culori: folosirea unui test recunoscut, cum ar fi Ishihara, ca și a altui test recunoscut, dacă este necesară;

— câmpul vizual: complet;

▼M1

— vederea cu ambii ochi: existentă;

▼B

— vederea binoculară: existentă;

— recunoașterea semnalelor color: testul trebuie să se bazeze pe recunoașterea culorilor unice, și nu pe diferențele relative;

— sensibilitate la contraste: bună;

— nicio boală de ochi progresivă;

— implanturile de lentile intraoculare, keratotomiile și keratectomiile sunt permise numai cu condiția să fie verificate în fiecare an sau la intervale stabilite de medic;

▼B

— capacitatea de a suporta lumina intensă;

— lentilele de contact colorate și lentilele fotocrome nu sunt permise. Lentilele cu filtru UV sunt permise.

1.3. Cerințe privind auzul și vorbirea

Auz suficient confirmat de o audiogramă, adică:

— auz suficient pentru a purta o discuție telefonică și pentru a putea auzi sunete de avertizare și mesaje radio.

Următoarele valori trebuie considerate orientative:

— deficiența de auz nu trebuie să fie mai mare de 40 dB la 500 și 1 000 Hz;

— deficiența de auz nu trebuie să fie mai mare de 45 dB la 2 000 Hz pentru urechea care are cea mai slabă conducere aeriană a sunetului;

— nicio anomalie a sistemului vestibular;

— nicio boală cronică care afectează capacitatea de vorbire (dată fiind necesitatea de a transmite mesaje tare și clar);

— folosirea dispozitivelor de asistare a auzului este permisă în cazuri speciale.

1.4. Sarcina

În cazul unei toleranțe scăzute sau al unei probleme patologice, sarcina trebuie considerată a fi un motiv pentru excluderea temporară a mecanicilor. Prevederile legale care protejează femeile mecanic gravide trebuie aplicate.

2. CONȚINUTUL MINIM AL EXAMENULUI CARE PRECEDĂ NUMIREA

2.1. Examinările medicale:

— un examen medical general;

— examinări ale funcțiilor senzoriale (vedere, auz, percepția culorilor);

— teste de sânge sau de urină, testarea între altele pentru diabetul mellitus, în măsura în care sunt necesare pentru a evalua aptitudinile fizice ale candidatului;

— o electrocardiogramă (ECG) în condiții de repaos;

— teste pentru detectarea substanțelor psihotrope, cum ar fi drogurile ilegale sau medicamentele psihotrope, precum și a abuzului de alcool, care pun sub semnul întrebării capacitatea profesională;

— cognitive: atenția și concentrarea; de memorie; de percepție; de logică;

— de comunicare;

— psihomotorii: pentru timpul de reacție, coordonarea mâinilor.

▼B

2.2. Examinările psihologice ocupaționale

Scopul examinărilor psihologice ocupaționale este de a ajuta în procesul de angajare și gestionare a personalului. La determinarea conținutului evaluării psihologice, examinarea trebuie să evalueze dacă mecanicul solicitant nu are deficiențe psihologice ocupaționale clar stabilite, în special în ceea ce privește aptitudinile operaționale sau orice factor relevant al personalității, care pot interfera cu exercitarea în siguranță a îndatoririlor.

3. EXAMINĂRILE PERIODICE DUPĂ NUMIRE

3.1. Frecvența:

Examinările medicale (aptitudini fizice) trebuie să aibă loc la interval de trei ani până la vârsta de 55 de ani și apoi anual.

În plus față de această frecvență, medicul acreditat sau recunoscut în temeiul articolului 20 trebuie să crească frecvența examinărilor dacă sănătatea salariatului o cere.

Fără a aduce atingere articolului 16 alineatul (1), o examinare medicală corespunzătoare trebuie desfășurată când există motive pentru a bănui că un titular de permis sau certificat nu mai îndeplinește cerințele medicale stabilite în secțiunea 1 a anexei II.

Starea fizică trebuie verificată regulat și după orice accident de muncă sau orice perioadă de concediu în urma unui accident implicând persoane. Medicul acreditat sau recunoscut în temeiul articolului 20 poate decide să efectueze un control medical suplimentar corespunzător, în special după o perioadă de cel puțin 30 de zile de concediu medical. Angajatorul trebuie să îi ceară medicului acreditat sau recunoscut în temeiul articolului 20 să verifice starea fizică a mecanicului dacă angajatorul a trebuit să îl retragă pe mecanic din serviciu din motive de siguranță.

3.2. Conținutul minim al controlului medical periodic

Dacă mecanicul îndeplinește criteriile necesare pentru examinarea care se desfășoară înaintea numirii, controalele periodice trebuie să includă cel puțin:

— un control medical general;

— un control al funcțiilor senzoriale (vedere, auz, percepția culorilor);

— analize de sânge sau urină pentru a identifica diabetul mellitus și alte boli sugerate de examenul clinic;

— analize pentru detectarea drogurilor dacă există indicii clinice.

În plus, pentru mecanicii în vârstă de peste 40 de ani, este necesar, de asemenea, un ECG în condiții de repaos.

▼B

ANEXA III

METODA DE FORMARE

Trebuie să existe un echilibru între formarea teoretică (cursuri și demonstrații) și cea practică (experiență la locul de muncă, conducerea trenului cu și fără supraveghere pe linii închise în scop de formare).

Formarea asistată de calculator trebuie acceptată pentru învățarea individuală a regulilor operaționale, pentru semnalarea problemelor etc.

Utilizarea simulatoarelor, deși nu este obligatorie, poate fi utilă pentru formarea eficientă a mecanicilor; acestea sunt utile în special pentru formarea în condiții de muncă deosebite sau pentru reguli aplicate rar. Simulatoarele au un avantaj special prin faptul că oferă învățare prin practică în cazul evenimentelor care nu pot fi exersate în realitate. În principiu, trebuie folosite simulatoare de ultima generație.

În ceea ce privește dobândirea de cunoștințe privind rutele, abordarea care trebuie încurajată trebuie să fie cea în care mecanicul de locomotivă însoțește alt mecanic timp de un număr adecvat de călătorii pe drum, atât pe timp de zi, cât și pe timp de noapte. Între alte metode, se pot folosi înregistrări video ale rutelor, astfel cum se văd din cabina mecanicului, ca metodă alternativă de formare.

▼M1

ANEXA IV

CUNOȘTINȚE PROFESIONALE GENERALE ȘI CERINȚELE PRIVIND PERMISUL

Obiectivul „formării generale” este de a oferi competențe „generale” cu privire la toate aspectele relevante pentru profesia de mecanic de locomotivă. În acest sens, formarea generală se va concentra pe cunoștințele de bază și principiile care se aplică independent de tipul și de natura materialului rulant sau a infrastructurii. Aceasta poate să nu cuprindă exerciții practice.

Competențele cu privire la anumite tipuri de material rulant sau cu privire la siguranța și normele de exploatare și tehnicile pentru o anumită infrastructură nu fac parte din competențele „generale”. Formarea legată de competențele specifice unui material rulant sau unei infrastructuri se referă la certificatul de mecanic de locomotivă și este specificată în anexele V și VI.

Formarea generală cuprinde temele 1-7 enumerate mai jos. Ordinea în care sunt enumerate nu reprezintă o ordine de prioritate.

Infinitivele lungi utilizate în listă indică natura competenței pe care cursantul trebuie să o dobândească. Sensul acestora este descris în tabelul următor:

Natura competenței	Descriere
cunoaștere, descriere	descrie dobândirea de cunoștințe (date, fapte) care sunt necesare pentru a înțelege relațiile
înțelegere, identificare	descrie identificarea și memorarea contextului, a îndeplinirii sarcinilor și a rezolvării problemelor într-un cadru definit

1. Sarcinile unui mecanic de locomotivă, mediul de lucru, rolul său și responsabilitatea sa în activitățile feroviare, exigențele sarcinilor mecanicului din punct de vedere profesional și personal:

   (a) cunoașterea în linii generale a legislației și a regulilor aplicabile în materie de exploatare și siguranță feroviară (cerințe și proceduri privind certificarea mecanicilor de locomotivă, mărfurile periculoase, protecția mediului, protecția împotriva incendiilor etc.);

   (b) înțelegerea cerințelor specifice și a exigențelor profesionale și personale (munca în mare parte pe cont propriu, lucrul în ture pe un ciclu de 24 de ore, protecție și securitate individuală, citirea și actualizarea documentelor etc.);

   (c) înțelegerea comportamentelor care sunt compatibile cu responsabilități esențiale pentru siguranță (medicamente, alcool, droguri și alte substanțe psihoactive, boală, stres, oboseală etc.);

   (d) identificarea documentelor de referință și de exploatare (de exemplu, manualul de proceduri, manualul de parcurs, manualul mecanicului etc.);

   (e) identificarea responsabilităților și a funcțiilor persoanelor implicate;

▼**M1**

(f) înțelegerea importanței de a fi precis în ceea ce privește îndeplinirea sarcinilor și metodele de lucru;

(g) înțelegerea sănătății și a siguranței la locul de muncă (de exemplu, codul de conduită pe căile ferate și în apropierea acestora, codul de conduită la urcarea și coborârea în siguranță de pe unitatea de tracțiune, ergonomie, reguli de siguranță a personalului, echipamente de protecție individuală etc.);

(h) cunoașterea aptitudinilor și a principiilor în materie de comportament (managementul stresului, situații extreme etc.);

(i) cunoașterea principiilor de protecție a mediului (conducere durabilă etc.).

2. Tehnologii feroviare, inclusiv principiile de siguranță care stau la baza regulilor de exploatare:

(a) cunoașterea principiilor, a regulamentelor și a dispozițiilor privind siguranța activităților feroviare;

(b) identificarea responsabilităților și a funcțiilor persoanelor implicate.

3. Principii de bază ale infrastructurii feroviare:

(a) cunoașterea principiilor și a parametrilor sistemici și structurali;

(b) cunoașterea caracteristicilor generale ale căilor ferate, ale gărilor și ale stațiilor de triaj;

(c) cunoașterea structurilor feroviare (poduri, tunele, puncte etc.);

(d) cunoașterea modurilor de exploatare (cale ferată simplă, cale ferată dublă etc.);

(e) cunoașterea sistemelor de semnalizare și de control ale trenurilor;

(f) cunoașterea instalațiilor de siguranță (detectoare de osii supraîncălzite, detectoare de fum în tuneluri etc.);

(g) cunoașterea alimentării cu energie de tracțiune (catenară, a treia șină etc.).

4. Principii de bază ale comunicării operaționale:

(a) cunoașterea importanței comunicării și a mijloacelor și procedurilor de comunicare;

(b) identificarea persoanelor pe care mecanicul trebuie să le contacteze, precum și a rolului și responsabilității acestora (personalul gestionarului de infrastructură, sarcinile personalului altor trenuri etc.);

(c) identificarea situațiilor/cauzelor care impun inițierea comunicării;

(d) înțelegerea metodelor de comunicare.

▼M1

5. Trenurile, elementele lor constitutive și cerințele tehnice pentru unitățile de tracțiune, vagoanele de marfă și de pasageri și alte tipuri de material rulant:

   (a) cunoașterea tipurilor generice de tracțiune (electrică, diesel, aburi etc.);

   (b) descrierea caracteristicilor unui vehicul (boghiuri, organe, cabină de conducere, sisteme de protecție etc.);

   (c) cunoașterea conținutului și a sistemelor de etichetare;

   (d) cunoașterea documentației privind compunerea trenului;

   (e) înțelegerea sistemelor de frânare și a calculării performanțelor;

   (f) identificarea vitezei trenului;

   (g) identificarea sarcinii maxime și a forțelor exercitate asupra cuplei;

   (h) cunoașterea funcționării și a scopului sistemului de management al trenului.

6. Riscuri legate de activitățile feroviare în general:

   (a) înțelegerea principiilor care guvernează siguranța traficului;

   (b) cunoașterea riscurilor legate de activitățile feroviare și a diverselor mijloace care trebuie folosite pentru reducerea acestora;

   (c) cunoașterea incidentelor de siguranță și înțelegerea comportamentului necesar/reacției necesare;

   (d) cunoașterea procedurilor aplicabile accidentelor în care sunt implicate persoane (de exemplu, evacuarea).

7. Principii de bază ale fizicii:

   (a) înțelegerea forțelor la nivelul roții;

   (b) identificarea factorilor care influențează performanța la accelerare și la frânare (condiții meteorologice, echipamente de frânare, aderență redusă, sablare etc.);

   (c) înțelegerea principiilor energiei electrice (circuite, tensiune de măsură etc.).

▼B

ANEXA V

CUNOȘTINȚE PROFESIONALE PRIVIND MATERIALUL RULANT ȘI CERINȚELE PRIVIND CERTIFICATUL

După încheierea formării specifice privind materialul rulant, mecanicii trebuie să fie capabili să desfășoare următoarele sarcini:

1. TESTE ȘI VERIFICĂRI ANTERIOARE PLECĂRII

Mecanicii trebuie să fie capabili:

— să strângă documentele și echipamentele necesare;

— să verifice capacitățile unității de tracțiune;

— să verifice informațiile introduse în documentele de la bordul unității de tractare;

— să asigure, prin efectuarea verificărilor și testelor precizate, că unitatea de tractare este capabilă de a furniza puterea de tractare necesară și că echipamentul de siguranță este funcțional;

— să verifice disponibilitatea și funcționalitatea protecției recomandate și echipamentele de siguranță la predarea unei locomotive la începutul unei curse;

— să efectueze orice operațiuni curente de întreținere preventivă.

2. CUNOAȘTEREA MATERIALULUI RULANT

Pentru a conduce o locomotivă, mecanicii trebuie să cunoască toate mecanismele de comandă și indicatoarele care le sunt puse la dispoziție, în special pe cele care privesc:

— tracțiunea;

— frânele;

— elementele privind siguranța traficului.

Pentru a identifica și a localiza anomaliile din materialul rulant, pentru a le raporta și a determina ce este necesar pentru a le repara, și, în anumite cazuri, pentru a acționa asupra lor, mecanicii trebuie să cunoască:

— structurile mecanice;

— echipamentul de suspensie și atașare;

— mecanismul de rulare;

— echipamentul de siguranță;

— rezervoarele de combustibil, sistemul de alimentare, echipamentul de evacuare;

— sensul semnelor din interiorul și exteriorul materialului rulant, în special simbolurile utilizate pentru transportul mărfurilor periculoase;

▼B

— sistemele de înregistrare a cursei;

— sistemele electrice și pneumatice;

— colectarea sistemelor de curent și de înaltă tensiune;

— echipamentele de comunicații (sistem radio de comunicații între tren și unitățile fixe etc.);

— organizarea curselor;

— componentele materialului rulant, utilitatea acestora și dispozitivele specifice materialului remorcat, în special sistemul de oprire a trenului prin evacuarea aerului din conducta de frână;

— sistemul de frânare;

— componentele specifice unităților de tracțiune;

— lanțul de tracțiune, motoarele și transmisia.

3. TESTAREA FRÂNELOR

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

— de a verifica și calcula, înainte de plecare, dacă puterea de frânare a trenului corespunde puterii de frânare necesare în cazul liniei respective, astfel cum se precizează în documentele vehiculului;

— să verifice funcționarea diferitelor componente ale sistemului de frânare al unității de tracțiune și al trenului, după caz, înainte de plecare, la plecare și în timpul mersului.

4. MODUL DE OPERARE ȘI VITEZA MAXIMĂ A TRENULUI ÎN RAPORT CU CARACTERISTICILE LINIEI

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

— de a reține informațiile care le-au fost transmise înainte de plecare;

— de a determina tipul de mers și limita de viteză a trenului în funcție de limitele de viteză, condițiile atmosferice sau modificările la sistemul de semnalizare.

5. CONDUCEREA TRENULUI ASTFEL ÎNCÂT SĂ NU SE DETERIOREZE INSTALAȚIILE SAU VEHICULELE

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

— de a utiliza sistemele de control disponibile în conformitate cu normele aplicabile;

— de a porni trenul ținând cont de limitările de aderență și putere;

— de a activa frânele la decelerări și opriri, ținând seama de materialul rulant și de instalații.

▼B

6. ANOMALII

Mecanicii trebuie:

— să fie capabili să depisteze comportamente neobișnuite ale trenului;

— să poată inspecta trenul și identifica indiciile anomaliilor, să facă distincții între ele, să reacționeze după importanța relativă a acestora și să încerce să le remedieze, dând întotdeauna prioritate siguranței traficului feroviar și persoanelor;

— să cunoască mijloacele disponibile de protecție și comunicare.

7. INCIDENTE ȘI ACCIDENTE DE OPERARE, INCENDII ȘI ACCIDENTE SOLDATE CU ACCIDENTAREA PERSOANELOR

Mecanicii trebuie:

— să poată lua măsuri pentru a proteja trenul și a solicita asistență în cazul unui accident soldat cu accidentarea persoanelor aflate în tren;

— să poată determina dacă trenul transportă mărfuri periculoase și să le identifice pe baza documentelor trenului și a listelor vagoanelor;

— să cunoască procedurile privind evacuarea unui tren în caz de urgență.

8. CONDIȚII PENTRU CONTINUAREA MERSULUI DUPĂ UN INCIDENT SOLDAT CU AVARIEREA MATERIALULUI RULANT

După un incident, mecanicii trebuie să fie capabili de a evalua dacă vehiculul poate continua călătoria și în ce condiții, pentru a informa gestionarul de infrastructură în legătură cu acele condiții cât mai devreme posibil.

Mecanicii trebuie să fie capabili de a determina dacă evaluarea din partea unui expert este necesară înainte ca trenul să continue.

9. IMOBILIZAREA TRENULUI

Mecanicii trebuie să ia măsuri pentru a se asigura că trenul sau părți din acesta nu pornește și nu se mișcă în mod neașteptat, nici chiar în cele mai dificile condiții.

În plus, mecanicii trebuie să aibă cunoștințe privind măsurile care pot opri un tren sau părți ale acestuia în cazul în care a început să se miște în mod neașteptat.

▼B

ANEXA VI

CUNOȘTINȚELE PROFESIONALE DE INFRASTRUCTURĂ ȘI CERINȚELE PRIVIND CERTIFICATUL

Probleme legate de infrastructură

1. TESTAREA FRÂNELOR

Mecanicii trebuie să fie capabili de a verifica și calcula, înainte de plecare, dacă puterea de frânare a trenului corespunde puterii de frânare necesare în cazul liniei respective, astfel cum se precizează în documentele vehiculului.

2. TIPUL OPERĂRII ȘI VITEZA MAXIMĂ A TRENULUI CONFORM CARACTERISTICILOR LINIEI

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

— de a reține informațiile care le-au fost transmise, ca, de exemplu, limitele de viteză sau modificările la sistemul de semnalizare;

— de a determina tipul de mers și viteza maximă admisă a trenului pe baza caracteristicilor liniei.

3. CUNOAȘTEREA LINIEI

Mecanicii trebuie să fie capabili de a anticipa probleme și de a reacționa corespunzător în ceea ce privește siguranța și alte performanțe, cum ar fi punctualitatea și aspectele economice. Ca urmare, ei trebuie să aibă cunoștințe temeinice privind liniile de cale ferată și instalațiile de pe ruta acestora și de pe alte rute convenite.

Următoarele aspecte sunt importante:

— condițiile operaționale (modificările aduse liniilor, mersul în sens unic etc.);

— desfășurarea unei verificări a rutei și consultarea documentelor relevante;

— identificarea liniilor care pot fi utilizate pentru un anumit tip de mers;

— regulile de trafic aplicabile și semnificația sistemului de semnalizare;

— regimul operațiunilor;

— sistemul de blocare și regulamentele asociate;

— numele stațiilor și poziția și observarea de la distanță a stațiilor și a cabinelor de semnalizare pentru adaptarea corespunzătoare a operării;

— semnalizarea tranziției între diferite sisteme de operare sau de furnizare a curentului electric;

— limitele de viteză pentru diferitele categorii de trenuri conduse;

— profilurile topografice;

— condițiile speciale de frânare, de exemplu, pe liniile cu pante foarte abrupte;

▼B

— funcții speciale de operare: semnale speciale, semne, condiții de plecare etc.

4. REGULI DE SIGURANȚĂ

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

— de a porni trenurile când toate condițiile necesare sunt îndeplinite (orar, ordin sau semnal de plecare, operarea semnalelor dacă este necesar etc.);

— de a observa semnalele de pe rută și din cabină, de a le interpreta imediat și fără erori și de a acționa după cum s-a indicat;

— de a conduce trenul în condiții de siguranță, conform unor moduri specifice de operare, de a aplica, dacă li s-a indicat, regimuri speciale, restricții temporare de viteză, mersul în sens opus, permisiunea de a transmite semnale în caz de pericol, alternarea operațiunilor, întoarceri, mersul prin șantiere etc.;

— de a respecta opririle programate sau suplimentare și, dacă este necesar, de a desfășura operațiunile suplimentare pentru pasageri în timpul acestor opriri, în special deschiderea și închiderea ușilor.

5. CONDUCEREA TRENULUI

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

— de a cunoaște poziția trenului pe linie în orice moment;

— de a activa frânele la decelerări și opriri, ținând seama de materialul rulant și de instalații;

— de a adapta mersul trenului în conformitate cu orarul și ordinele date pentru economisirea energiei, luând în considerare caracteristicile unității de tracțiune, trenul, linia și mediul.

6. ANOMALII

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

— de a fi atenți, în măsura în care o permite operarea trenului, la întâmplări neobișnuite privind infrastructura și mediul: semnalele, liniile, rezerva de energie, trecerile la nivel, împrejurimile liniilor, alt trafic;

— de a cunoaște distanțele particulare până la îndepărtarea obstacolelor;

— de a informa gestionarul de infrastructură cât mai curând posibil în legătură cu locul și natura anomaliilor observate, asigurându-se că informațiile au fost înțelese;

— de a lua în calcul infrastructura, de a asigura sau de a lua măsuri pentru a asigura siguranța traficului și a persoanelor, oricând este necesar.

7. INCIDENTE ȘI ACCIDENTE DE OPERARE, INCENDII ȘI ACCIDENTE SOLDATE CU ACCIDENTAREA DE PERSOANE

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

— de a lua măsuri pentru a proteja trenul și a solicita asistență în cazul unui accident soldat cu accidentarea de persoane;

— de a determina unde să oprească trenul în cazul unui incendiu și de a facilita evacuarea pasagerilor, dacă este necesar;

▼B

— de a furniza informații utile privind incendiul cât mai curând posibil, dacă incendiul nu poate fi ținut sub control de către mecanic singur;

— de a informa gestionarul de infrastructură în legătură cu aceste condiții cât mai curând posibil;

— de a evalua dacă infrastructura permite vehiculului să își continue mersul și în ce condiții.

▼M2

8. TESTELE LINGVISTICE

1. Mecanicii care trebuie să comunice cu gestionarul de infrastructură cu privire la probleme esențiale de siguranță trebuie să aibă cunoștințe lingvistice în cel puțin una dintre limbile stabilite de gestionarul de infrastructură respectiv. Cunoștințele lingvistice trebuie să le permită acestora să comunice activ și eficient în situații de rutină, de avarie și de urgență. Aceștia trebuie să fie capabili să utilizeze mesajele și metoda de comunicare precizate în STI „Exploatarea și gestionarea traficului”.

2. Pentru a răspunde cerințelor prevăzute la punctul 1, mecanicii trebuie să fie capabili să înțeleagă (atât la nivel de ascultare, cât și de citit) și să comunice (atât verbal, cât și în scris) conform nivelului B1 din Cadrul european comun de referință pentru limbi (CEFR) stabilit de Consiliul Europei ([1]).

3. În cazul secțiunilor dintre frontiere și în cazul gărilor situate în apropierea granițelor și desemnate pentru operațiuni transfrontaliere, mecanicii trenurilor exploatate de o întreprindere feroviară pot fi scutiți de gestionarul de infrastructură de la cerințele prevăzute la punctul 2, cu condiția ca procedura de mai jos să fie aplicată:

   (a) întreprinderea feroviară solicită o derogare de la gestionarul de infrastructură pentru mecanicii în cauză. Pentru a garanta tratamentul echitabil și egal al candidaților, gestionarul de infrastructură aplică aceeași procedură de evaluare în cazul fiecărei cereri de acordare a derogării depuse, această procedură făcând parte din documentul de referință al rețelei;

   (b) gestionarul de infrastructură acordă o derogare în cazul în care întreprinderea feroviară poate dovedi că a luat suficiente măsuri pentru a asigura comunicarea între mecanicii implicați și personalul gestionarului de infrastructură în situații de rutină, de avarie și de urgență, astfel cum se prevede la punctul 1;

   (c) întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură se asigură că personalul în cauză cunoaște aceste reguli și proceduri și că beneficiază de o formare corespunzătoare prin intermediul sistemelor lor de management al siguranței.

([1]) Cadrul european comun de referință pentru limbi: învățare, predare, evaluare, 2001 (Cambridge University Press pentru versiunea în limba engleză – ISBN 0-521-00531-0). Disponibil de asemenea pe site-ul de internet al Cedefop: http://www.cedefop.europa.eu/

▼B

ANEXA VII

FRECVENȚA EXAMENELOR

Frecvența minimă a verificărilor periodice va fi după cum urmează:

(a) cunoștințe lingvistice (numai pentru cei care nu sunt vorbitori nativi): la fiecare trei ani sau după o absență de mai mult de un an;

(b) cunoștințe de infrastructură (inclusiv cunoștințe privind ruta și regulile de operare): la fiecare trei ani sau după o absență de mai mult de un an pe ruta respectivă;

(c) cunoștințe de material rulant: la fiecare trei ani.