Ovaj je dokument samo dokumentacijska pomoć za čiji sadržaj institucije ne preuzimaju odgovornost.

►**B** **DIREKTIVA 2007/59/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**

od 23. listopada 2007.

o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice

(SL L 315, 3.12.2007., str. 51)

Promijenila:

		Službeni list		
		br.	stranica	datum
►**M1**	Direktiva Komisije 2014/82/EU od 24. lipnja 2014.	L 184	11	25.6.2014

▼B

DIREKTIVA 2007/59/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 23. listopada 2007.

o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 71.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ([1]),

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ([2]),

u skladu s postupkom predviđenim u članku 251. Ugovora, u svjetlu zajedničkog teksta koji je odobrio Odbor za mirenje 31. srpnja 2007. ([3]),

budući da:

(1) Direktivom 2004/49/EZ ([4]) Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice od upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika zahtijeva se uspostavljanje sustava upravljanja sigurnošću kojim se u najmanju ruku omogućuju postizanje zajedničkih ciljeva sigurnosti i ispunjavanje nacionalnih sigurnosnih propisa i zahtjeva utvrđenih u tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (TSI-jima), te primjenu odgovarajućih dijelova zajedničkih sigurnosnih metoda. Ti sustavi upravljanja sigurnošću između ostalog predviđaju i programe osposobljavanja osoblja i sustave koji osiguravaju održavanje osposobljenosti osoblja te izvršavanje obveza na odgovarajući način.

(2) Direktivom 2004/49/EZ je predviđeno da željeznički prijevoznik mora imati rješenje o sigurnosti kako bi imalo pristup željezničkoj infrastrukturi.

([1]) SL C 221, 8.9.2005., str. 64.
([2]) SL C 71, 22.3.2005., str. 26.
([3]) Mišljenje Europskog parlamenta od 28. rujna 2005. (SL C 227 E, 21.9.2006., str. 464.), Zajedničko stajalište Vijeća od 14. rujna 2006. (SL C 289 E, 28.11.2006., str. 42.), Stajalište Europskog parlamenta od 18. siječnja 2007. (još nije objavljeno u Službenom listu), Zakonodavna rezolucija Europskog parlamenta od 25. rujna 2007. i Odluka Vijeća od 26. rujna 2007.
([4]) SL L 164, 30.4.2004., str. 44. Ispravljena inačica u SL L 220, 21.6.2004., str. 16.

▼B

(3) Prema Direktivi Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice ([1]), željeznički prijevoznici koji imaju dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu, od 15. ožujka 2003. imaju pristup transeuropskoj željezničkoj mreži za prijevoz robe u međunarodnom željezničkom teretnom prijevozu, a najkasnije od 2007. imat će pravo pristupa cijeloj željezničkoj mreži za domaći i međunarodni teretni prijevoz. Ovo postupno proširenje prava pristupa neizbježno će dovesti do povećanog prekograničnog kretanja strojovođa. Rezultat će biti sve veća potražnja kvalificiranih strojovođa koji su osposobljeni i ovlašteni u više država članica.

(4) Studija koju je Komisija provela 2002. godine pokazala je da se zakoni država članica o uvjetima davanja ovlaštenja strojovođama bitno razlikuju. Kako bi se te razlike prevladale uz istodobno zadržavanje sadašnje visoke razine sigurnosti u željezničkom sustavu u Zajednici, potrebno je donijeti propise za davanje ovlaštenja strojovođama na razini Zajednice.

(5) Ti bi propisi Zajednice također trebali pridonijeti ciljevima politika Zajednice o slobodi kretanja radnika, slobodi poslovnog nastana i slobodi pružanja usluga u okviru zajedničke prometne politike, pri čemu valja izbjegavati svako narušavanje konkurencije.

(6) Cilj ovih zajedničkih odredbi bi prije svega trebalo biti olakšanje mobilnosti strojovođa među državama članicama, ali i njihovu mobilnost među različitim željezničkim prijevoznicima, te općenito pojednostaviti priznavanje dozvola i usklađenih dopunskih potvrda od strane svih učesnika u željezničkom sektoru. S tom namjenom ključno je u odredbama utvrditi minimalne zahtjeve koje podnositelji zahtjeva moraju ispuniti za dobivanje dozvole ili usklađene dopunske potvrde.

(7) Ova Direktiva slijedi i u velikoj se mjeri temelji na povijesnom zajedničkom sporazumu koji su zaključili Europska federacija radnika u prometu (ETF) i Zajednica europskih željeznica (CER) o određenim aspektima uvjeta rada mobilnih radnika u željezničkim vozilima koji obavljaju interoperabilni prekogranični promet ([2]).

(8) Čak i da država članica iz područja primjene ove Direktive isključi strojovođe koji isključivo rade na određenim kategorijama željezničkih sustava, mreža i infrastrukture, to ni na koji način ne bi smjelo ograničavati obvezu te države članice da poštuje valjanost dozvola na cijelom području Europske unije ili valjanost usklađenih dopunskih ovlaštenja za određenu željezničku infrastrukturu.

([1]) SL L 237, 24.8.1991., str. 25. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2006/103/EZ (SL L 363, 20.12.2006., str. 344.).

([2]) SL L 195, 27.7.2005., str. 18.

▼B

(9) Zahtjevi bi u najmanju ruku trebali obuhvaćati minimalnu starost strojovođe za upravljanje vlakom, fizičke i psihičke sposobnosti podnositelja zahtjeva vezane uz zanimanje, iskustvo u struci i poznavanje određenih područja važnih za upravljanje vlakom, kao i poznavanje infrastruktura na kojima će morati raditi, te poznavanje jezika koji se na njima koristi.

(10) Radi povećanja isplativosti, osposobljavanje koje moraju proći strojovođe za dobivanje usklađene dopunske potvrde mora se, koliko je to moguće i poželjno sa stajališta sigurnosti, usredotočiti na posebne aktivnosti koje obavlja strojovođa, kao što su primjerice ranžiranje, radovi održavanja, putnički ili teretni prijevoz. Pri ocjenjivanju provedbe ove Direktive, Europska agencija za željeznice (u daljnjem tekstu „Agencija”) mora ocijeniti potrebu za izmjenama i dopunama zahtjeva za osposobljavanje utvrđenih u Prilogu, kako bi se bolje odrazile nove, nastajuće strukture tržišta.

(11) Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture koji izdaju usklađene dopunske potvrde mogu i sami provoditi osposobljavanje iz općeg stručnog znanja, poznavanja jezika, znanja o željezničkim vozilima i infrastrukturama. Međutim, što se ispita tiče, potrebno je izbjegavati svaki sukob interesa, bez isključivanja mogućnosti da ispitivač možda pripada željezničkom prijevozniku ili upravitelju infrastrukture koji izdaje usklađenu dopunsku potvrdu.

(12) U skladu s člankom 13. stavkom 4. Direktive 2004/49/EZ, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture odgovorni su za razinu osposobljenosti strojovođa koje zapošljavaju. S tom bi namjenom, u skladu s člankom 13. stavkom 3. navedene Direktive željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture trebali uzeti u obzir obuku i prethodno stečena znanja i vještine tih strojovođa. Također je važno osigurati osposobljavanje dostatnog broja strojovođa. Međutim, s tim u vezi je potrebno poduzeti mjere kojima će se osigurati da se osposobljavanjem strojovođe koje financira određeni željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, ne bi neopravdano okoristio drugi željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, u slučaju kada navedeni strojovođa dobrovoljno napusti prvog željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture na račun drugoga. Te mjere mogu biti različite naravi, kao primjerice nacionalno zakonodavstvo, kolektivni ugovori, ugovorne odredbe između strojovođe i poslodavca ili sporazumi koji određuju ponovno zapošljavanje strojovođa koji pripadaju jednom prijevozniku od strane drugog prijevoznika u slučaju kada su strojovođe ugovorne strane takvih sporazuma.

(13) Osposobljenost osoblja, te zdravstveni i sigurnosni uvjeti razvijaju se u okviru direktiva o interoperabilnosti, posebno kao dio TSI-ja „odvijanje i upravljanje prometom”. Potrebno je osigurati usklađenost tih TSI-ja i Priloga ovoj Direktivi. Komisija će to

▼B

postići mijenjanjem ili prilagođavanjem dotičnog TSI-ja prema ovoj Direktivi i njezinim prilozima, koristeći postupke predviđene Direktivom Vijeća 96/48/EZ od 23. srpnja 1996. o interoperabilnosti transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina ([1]) i Direktivom 2001/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2001. o interoperabilnosti konvencionalnog željezničkog sustava ([2]).

(14) Kako bi se povećala sloboda kretanja radnika i sigurnost na željeznicama Zajednice, posebnu pozornost valja posvetiti ostalom osoblju vlaka koje obavlja zadatke relevantne za sigurnost u lokomotivama i vlakovima. Stoga bi države članice trebale osigurati da ostalo osoblje vlaka koje obavlja zadatke od kritične važnosti za sigurnost, ispunjava minimalne zahtjeve utvrđene u TSI-ju odvijanja i upravljanja prometom. Uzimajući u obzir nacionalne provedbene planove o kojima države članice moraju izvješćivati u vezi s provedbom tog TSI-ja, Agencija bi trebala odrediti mogućnosti davanja ovlaštenja ostalim članovima osoblja vlaka koji obavljaju zadatke relevantne za sigurnost, te ocijeniti utjecaj tih različitih mogućnosti. Komisija bi na temelju tog izvješća, ako je to moguće, trebala predstaviti prijedlog s obzirom na uvjete i postupke davanja ovlaštenja ostalim članovima osoblja koji obavljaju zadatke relevantne za sigurnost u lokomotivama i vlakovima.

(15) Zahtjevi koji se odnose na dozvole i usklađene dopunske potvrde utvrđene u ovoj Direktivi, trebali bi se isključivo odnositi na pravne uvjete pod kojima se strojovođama daje pravo da upravljaju vlakom. Svi ostali zakonski zahtjevi, koji su kompatibilni sa zakonodavstvom Zajednice i koji se primjenjuju na nediskriminirajući način, a odnose se na željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture i željeznička vozila, također moraju biti ispunjeni prije no što strojovođa smije upravljati vlakom na određenoj infrastrukturi.

(16) Ova Direktiva ne bi smjela dovesti u pitanje provedbu Direktive 95/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. listopada 1995. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom protoku takvih podataka ([3]), niti Uredbu (EZ) br. 45/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2000. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama i tijelima Zajednice i o slobodnom protoku takvih podataka ([4]).

([1]) SL L 235, 17.9.1996., str. 6. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 2007/32/EZ (SL L 141, 2.6.2007., str. 63.).
([2]) SL L 110, 20.4.2001., str. 1. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 2007/32/EZ.
([3]) SL L 281, 23.11.1995., str. 31. Direktiva kako je izmijenjena Uredbom (EZ) br. 1882/2003 (SL L 284, 31.10.2003., str. 1.).
([4]) SL L 8, 12.1.2001., str. 1.

▼B

(17) Kako bi se osigurala jednoobraznost i transparentnost, Zajednica bi trebala uspostaviti jedinstveni obrazac ovlaštenja, priznat među državama članicama, kojim bi strojovođe dokazivale i svoje udovoljavanje određenim minimalnim uvjetima i svoju stručnu osposobljenost i znanje jezika, pri čemu bi se nadležnim tijelima u državama članicama prepustilo izdavanje dozvola, a željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastruktura izdavanje usklađenih dopunskih potvrda.

(18) Agencija bi također trebala ispitati korištenje pametne kartice umjesto dozvole i usklađenih dopunskih potvrda. Prednost bi takve pametne kartice bila u tome što bi se njome spojila ta dva dokumenta u jedan, a istodobno bi se mogla koristiti u druge namjene, kako u području sigurnosti, tako i u rukovođenju strojovođama.

(19) Kako bi se olakšalo ocjenjivanje postupka davanja ovlaštenja osoblju utvrđeno u člancima 10. i 11. Direktive 2004/49/EZ i ubrzalo izdavanje rješenja o sigurnosti predviđeno tim člancima, nadležna tijela za sigurnost bi trebala koristiti sve podatke koji su sadržani u dozvolama, usklađenim dopunskim potvrdama i registrima dozvola i usklađenih dopunskih potvrda.

(20) Zapošljavanje strojovođa koji su ovlašteni u skladu s ovom Direktivom, ne bi smjelo osloboditi željezničke prijevoznike i upravitelje infrastrukture njihove obveze da u skladu s člankom 9. i Prilogom III. Direktivi 2004/49/EZ uspostave sustav nadzora i unutarnje kontrole osposobljenosti i ponašanja njihovih strojovođa, te bi ono trebalo biti dijelom tog sustava. Usklađena dopunska potvrda ne bi smjela osloboditi ni željezničke prijevoznike, niti upravitelje infrastrukture odgovornosti za sigurnost, a posebno za osposobljavanje svog osoblja.

(21) Određena poduzeća pružaju usluge strojovođa željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture. U takvim je slučajevima odgovornost na željezničkom prijevozniku ili upravitelju infrastrukture koji sklapa ugovor o pružanju usluga strojovođe da osigura da taj strojovođa ima dozvolu ili potvrdu u skladu s ovom Direktivom.

(22) Kako bi se željeznički promet i dalje nesmetano odvijao, strojovođe koje su taj posao obavljale i prije stupanja na snagu ove Direktive, trebaju zadržati svoja stečena prava i u prijelaznom razdoblju.

▼B

(23) Pri zamjeni ovlaštenja za vožnju koja su strojovođama izdana prije primjene odgovarajućih odredbi ove Direktive s usklađenim dopunskim potvrdama i dozvolama koje su usklađene s ovom Direktivom, potrebno je izbjeći nepotrebna administrativna i financijska opterećenja. Stoga je potrebno sačuvati prethodno izdana ovlaštenja za vožnju vlaka, koliko je to moguće. Pri zamjeni ovlaštenja, tijela koja izdaju ovlaštenja trebala bi uzeti u obzir kvalifikacije i iskustvo svakog strojovođe ili skupine strojovođa. Tijelo koje izdaje ovlaštenja trebalo bi, na temelju kvalifikacija i/ili iskustva, odlučiti moraju li strojovođa ili skupina strojovođa polagati dodatne ispite i/ili polaziti dodatnu obuku prije no što dobiju zamjenske dozvole i usklađene dopunske potvrde. Stoga će tijelo koje izdaje ovlaštenja odlučiti da li je kvalifikacija i/ili iskustvo dostatno za izdavanje traženih dozvola i usklađenih dodatnih potvrda bez potrebe za daljnjim provjeravanjem znanja ili obukom.

(24) Kada strojovođe mijenjaju poslodavca, također je potrebno izbjeći nepotrebna administrativna i financijska opterećenja. Željeznički prijevoznik koji zapošljava strojovođu mora uzeti u obzir prethodno stečenu osposobljenost te bi trebao izbjegavati dodatne ispite i obuku, koliko je to moguće.

(25) Ne dovodeći u pitanje opći sustav uzajamnog priznavanja u skladu s Direktivom 2005/36/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 7. rujna 2005. o priznavanju stručnih kvalifikacija ([1]), koja se i dalje primjenjuje do kraja prijelaznog razdoblja, ovom se Direktivom ne bi smjela dati nikakva prava uzajamnog priznavanja vezana uz ovlaštenje za vožnju vlaka koja su strojovođe stekle prije primjene ove Direktive.

(26) Mjere potrebne za provedbu ove Direktive trebaju se donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji ([2]).

(27) Komisiju bi posebno trebalo ovlastiti za utvrđivanje uvjeta i kriterija potrebnih za provedbu ove Direktive. Budući da su te mjere općeg opsega i da se njima elementi ove Direktive koji nisu ključni mijenjaju novim elementima koji nisu ključni, one bi se trebale donijeti u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom, predviđenim u članku 5.a Odluke 1999/468/EZ.

([1]) SL L 255, 30.9.2005., str. 22. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Vijeća 2006/100/EZ (SL L 363, 20.12.2006., str. 141.).

([2]) SL L 184, 17.7.1999., str. 23. Odluka kako je izmijenjena Odlukom 2006/512/EZ (SL L 200, 22.7.2006., str. 11.).

▼B

(28) U slučaju kada se iz nužnih razloga hitnosti ne mogu ispuniti uobičajeni rokovi za regulatorni postupak s kontrolom, Komisija bi trebala imati mogućnost poduzimanja hitnog postupka predviđenog u članku 5.a stavku 6. Odluke 1999/468/EZ za donošenje kriterija Zajednice za izbor ispitivača i ispita, utvrđenih ovom Direktivom, te za prilagođavanje znanstvenom i tehničkom napretku iz Priloga ovoj Direktivi, kako je u njima utvrđeno.

(29) U skladu s točkom 34. Međuinstitucionalnog sporazuma o boljoj izradi zakonodavstva ([1]), države se članice podupire da za vlastite potrebe i u interesu Zajednice izrade i objave vlastite tablice kojima će se, kolikogod je to moguće, prikazati međusobni odnos ove Direktive s mjerama kojima je ona prenesena u nacionalno zakonodavstvo.

(30) Države članice bi morale predvidjeti kontrole koje se odnose na ispunjavanje odredbi iz ove Direktive te odgovarajuće mjere u slučaju da strojovođa prekrši neku od odredbi ove Direktive.

(31) Države članice bi u okviru provedbe ove Direktive trebale predvidjeti odgovarajuće kazne zbog kršenja nacionalnih propisa.

(32) Budući da cilj ove Direktive, odnosno utvrđivanja zajedničkog zakonskog okvira za davanje ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima za prijevoz putnika i robe, države članice ne mogu dostatno ostvariti same, te s obzirom da se cilj ove Direktive, zbog njezinog opsega i učinaka, može na bolji način ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere, u skladu s načelom supsidijarnosti, kako je utvrđeno u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti, kako je utvrđeno u tom članku, ovom se Direktivom ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.

(33) Iz razloga isplativosti moglo bi se pokazati prikladnim, da se strojovođe koji rade isključivo na području jedne države članice, na ograničeno vrijeme izuzmu iz primjene odredbi ove Direktive koje se odnose na obveze strojovođa da ima dozvole i usklađene dopunske potvrde u skladu s ovom Direktivom. Uvjeti za takva izuzeća moraju biti jasno utvrđeni.

(34) Za državu članicu koja nema željeznički sustav niti ga predviđa uskoro uspostaviti, obveza prenošenja ove Direktive u njezino nacionalno zakonodavstvo i njezina provedba bili bi nerazmjerni i bespotrebni. Stoga bi takvu državu članicu trebalo izuzeti od obveze prenošenja ove Direktive u njezino nacionalno zakonodavstvo i obveze njezine provedbe, sve dok ne uspostavi vlastiti željeznički sustav,

([1]) SL C 321, 31.12.2003., str. 1.

▼B

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

POGLAVLJE I.

CILJ, PODRUČJE PRIMJENE I DEFINICIJE

Članak 1.

Cilj

Ovom se Direktivom utvrđuju uvjeti i postupci za davanje ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice. Njome se utvrđuju zadaci za koje su odgovorna nadležna tijela u državama članicama, strojovođe i drugi sudionici sektora, posebno željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i centri za obuku.

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Direktiva primjenjuje na strojovođe koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice za željezničkog prijevoznika koji mora imati rješenje o sigurnosti, ili za upravitelja infrastrukture koji mora imati rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

2. Na temelju nacionalnih odredbi koje se odnose na ostalo osoblje vlaka u teretnim vlakovima, države članice ne smiju sprečavati prelazak granice teretnim vlakovima ili pružanje usluga domaćeg prijevoza na svom području.

3. Ne dovodeći u pitanje članak 7., države članice mogu, iz mjera koje donesu pri provedbi ove Direktive, izuzeti strojovođe koji rade isključivo u:

(a) podzemnim željeznicama, tramvajima i drugim lakim tračničkim sustavima;

(b) mrežama koje su funkcionalno odvojene od ostalog željezničkog sustava i namijenjene samo za obavljanje lokalnog, gradskog ili prigradskog prijevoza putnika i robe;

(c) željezničkoj infrastrukturi u privatnom vlasništvu, koju upotrebljavaju isključivo upravitelji infrastrukture za vlastiti prijevoz robe;

(d) dijelovima pruge koji su privremeno zatvoreni za uobičajeni promet radi održavanja, rekonstrukcije ili obnove željezničkog sustava.

▼B

Članak 3.

Definicije

U smislu ove Direktive:

(a) „nadležno tijelo” znači tijelo nadležno za sigurnost iz članka 16. Direktive 2004/49/EZ;

(b) „strojovođa” znači osoba koja je osposobljena i ovlaštena za samostalno, odgovorno i sigurno upravljanje vlakovima, uključujući lokomotive, manevarske lokomotive, radne vlakove, željeznička vozila za održavanje ili vlakove za prijevoz putnika ili robe željeznicom;

(c) „ostalo osoblje vlaka koje obavlja zadatke relevantne za sigurnost” znači osoblje u vlaku osim strojovođa, ali koje pomaže osiguranju sigurnosti vlaka, te putnika i robe koji se prevoze;

(d) „željeznički sustav” znači sustav koji u skladu s definicijama iz Direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ čine željezničke infrastrukture, uključujući pruge i stabilna postrojenja željezničkog sustava te željeznička vozila svih kategorija i podrijetla koja voze na toj infrastrukturi;

(e) „upravitelj infrastrukture” znači svako tijelo ili poduzeće koje je posebno odgovorno za uspostavu i održavanje željezničke infrastrukture ili njezinog dijela, kako je utvrđeno u članku 3. Direktive 91/440/EEZ, što također može uključivati i upravljanje prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim podsustavom infrastrukture. Zadaci upravitelja infrastrukture na mreži ili dijelu mreže mogu se dodijeliti različitim tijelima ili poduzećima;

(f) „željeznički prijevoznik” znači svaki željeznički prijevoznik kako je definirano u Direktivi 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture i ubiranju pristojbi za uporabu željezničke infrastrukture ([1]), te svako drugo javno ili privatno poduzeće koje se bavi pružanjem usluga prijevoza robe i/ili putnika željeznicom, pri čemu taj prijevoznik mora osigurati vuču. Ovaj izraz obuhvaća i prijevoznike koji pružaju isključivo vuču;

(g) „tehničke specifikacije za interoperabilnost” ili „TSI” znači specifikacije koje obuhvaćaju svaki podsustav ili dio podsustava, kako bi se ispunili osnovni zahtjevi i osigurala interoperabilnost transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina i transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava, kako je utvrđeno u Direktivama 96/48/EZ i 2001/16/EZ;

([1]) SL L 75, 15.3.2001., str. 29. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2004/49/EZ.

▼B

(h) „Agencija” znači Europska agencija za željeznice koja je osnovana Uredbom (EZ) br. 881/2004 ([1]) Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004.;

(i) „rješenje o sigurnosti” znači rješenje koje je željezničkom prijevozniku izdalo nadležno tijelo u skladu s člankom 10. Direktive 2004/49/EZ;

(j) „potvrda” znači usklađena dopunska potvrda u kojoj je navedeno po kojoj željezničkoj infrastrukturi imatelj potvrde smije voziti i kojim željezničkim vozilima smije upravljati;

(k) „rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom” znači rješenje koje upravitelju infrastrukture izdaje nadležno tijelo u skladu s člankom 11. Direktive 2004/49/EZ;

(l) „centar za obuku” znači tijelo koje je nadležno tijelo ovlastilo ili priznalo za provođenje tečajeva za osposobljavanje.

POGLAVLJE II.

DAVANJE OVLAŠTENJA STROJOVOĐAMA

Članak 4.

Jedinstveni način davanja ovlaštenja u Zajednici

1. Svaki strojovođa mora imati potrebnu sposobnost i kvalifikacije za upravljanje vlakovima i imati sljedeće dokumente:

(a) dozvolu iz koje je vidljivo da strojovođa ispunjava minimalne uvjete u pogledu zdravstvenih zahtjeva, osnovne izobrazbe i opće stručne osposobljenosti. U dozvoli su navedeni osobni podaci strojovođe i tijela nadležnog za izdavanje dozvole, te vrijeme valjanosti dozvole. Do usvajanja jedinstvenog načina davanja ovlaštenja Zajednice iz stavka 4., dozvola mora ispunjavati zahtjeve iz Priloga I.;

(b) jednu ili više potvrda u kojima je navedena infrastruktura na kojoj je imatelj potvrde ovlašten za vožnju i kojim je željezničkim vozilima ovlašten upravljati. Svaka potvrda mora biti u skladu sa zahtjevima iz Priloga I.

2. Međutim, zahtjevi za posjedovanjem potvrde za određeni dio infrastrukture ne primjenjuju se u dolje navedenim iznimnim slučajevima, pod uvjetom da neki drugi strojovođa koji ima važeću potvrdu za određenu infrastrukturu tijekom vožnje sjedi pored strojovođe:

(a) kada upravitelj infrastrukture ocijeni da je zbog smetnji u željezničkom prometu potrebno preusmjeravanje vlakova ili zbog radova na održavanju pruge;

([1]) SL L 164, 30.4.2004., str. 1. Ispravljena inačica u SL L 220, 21.6.2004., str. 3.

▼B

(b) za iznimne jednokratne vožnje muzejskim vlakovima;

(c) za izniman jednokratni prijevoz robe, pod uvjetom da je upravitelj željezničke infrastrukture s tim suglasan;

(d) za isporuku ili predstavljanje novog vlaka ili lokomotive;

(e) za namjene osposobljavanja i ispitivanja strojovođa.

O primjeni ove mogućnosti odlučuje željeznički prijevoznik i ne može ju nametnuti nadležni upravitelj infrastrukture ili nadležno tijelo.

U slučaju korištenja dodatnog strojovođe, kako je gore predviđeno, o tome se unaprijed mora obavijestiti upravitelja infrastrukture.

3. Potvrdom se strojovođa ovlašćuje za vožnju za jednu ili više sljedećih kategorija:

(a) kategorija A: manevarske lokomotive, radni vlakovi, vozila za održavanje pruga i sve ostale lokomotive kada se koriste za ranžiranje;

(b) kategorija B: prijevoz putnika i/ili robe.

Potvrda može sadržavati i ovlaštenje za sve kategorije i obuhvaćati sve kodove iz stavka 4.

4. Komisija mora, na temelju nacrta koji je pripremila Agencija, do 4. prosinca 2008. donijeti obrazac Zajednice za dozvole, potvrde i ovjerene preslike potvrde te utvrditi njihov vanjski izgled, uzimajući u obzir mjere protiv krivotvorenja. Te mjere, kojima se mijenjaju elementi ove Direktive koji nisu ključni na način da se dopunjuju, donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3.

Do 4. prosinca 2008., Komisija mora donijeti mjere kojima se mijenjaju elementi ove Direktive koji nisu ključni na način da se dopunjuju, a odnose se na kodeks Zajednice za različite tipove pod kategorijama A i B iz stavka 3. ovog članka, u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3. i na temelju preporuke Agencije.

Članak 5.

Mjere protiv krivotvorenja

Nadležna tijela i tijela nadležna za izdavanje poduzimaju sve potrebne mjere za sprečavanje krivotvorenja dozvola i potvrda, te za sprečavanje neovlaštenog korištenja registara iz članka 22.

▼B

Članak 6.

Vlasništvo, jezik i tijela koja izdaju

1. Dozvola je vlasništvo njezinog imatelja, a izdaje je nadležno tijelo kako je utvrđeno u članku 3. točki (a). Kada nadležno tijelo ili njegov predstavnik izdaje dozvolu na nekom nacionalnom jeziku koji nije jezik Zajednice, sastavit će dvojezičnu dozvolu koristeći jedan od jezika Zajednice.

2. Potvrdu izdaje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji zapošljava ili ugovara usluge strojovođe. Vlasnik potvrde je željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji ju izdaje. Međutim, u skladu s člankom 13. stavkom 3. Direktive 2004/49/EZ, strojovođe imaju pravo na dobivanje ovjerene preslike.

Kada željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture izdaje potvrdu na nacionalnom jeziku koji nije jezik Zajednice, on sastavlja dvojezičnu potvrdu koristeći jedan od jezika Zajednice.

Članak 7.

Zemljopisna valjanost

1. Dozvole su valjane na čitavom području Zajednice.

2. Potvrde su valjane samo za one infrastrukture i željeznička vozila koji su na njoj navedeni.

Članak 8.

Priznavanje ovlaštenja strojovođa iz trećih zemalja

Ovlaštenja strojovođa iz trećih zemalja koji rade isključivo na pograničnim odsjecima željezničkih sustava neke države članice, ta država članica može priznati u skladu s dvostranim sporazumima s dotičnom trećom zemljom.

POGLAVLJE III.

UVJETI ZA DOBIVANJE DOZVOLE I POTVRDE

Članak 9.

Minimalni zahtjevi

1. Za dobivanje dozvole podnositelji zahtjeva moraju ispunjavati minimalne zahtjeve utvrđene u člancima 10. i 11. Za dobivanje potvrde, te kako bi ista ostala valjana, podnositelji zahtjeva moraju imati dozvolu i ispunjavati minimalne zahtjeve utvrđene u člancima 12. i 13.

2. Država članica može primijeniti strože zahtjeve za izdavanje dozvola na svom vlastitom državnom području. Međutim, ona mora priznavati dozvole koje su u skladu s člankom 7. izdale druge države članice.

▼B

Odjeljak 1.

Dozvola

Članak 10.

Donja dobna granica

Države članice propisuju donju dobnu granicu podnositelja zahtjeva, koja mora biti najmanje 20 godina. Međutim, država članica može izdati dozvole podnositeljima zahtjeva koji imaju 18 godina, pri čemu je valjanost takve dozvole ograničena na područje države članice koja ju izdaje.

Članak 11.

Osnovni zahtjevi

1. Podnositelji zahtjeva moraju imati uspješno završeno devetogodišnje školsko obrazovanje (osnovno i srednje), te uspješno završeno osnovno osposobljavanje koje je istovrijedno 3. stupnju iz Odluke Vijeća 85/368/EEZ od 16. srpnja 1985. o usporedivosti kvalifikacija stručne izobrazbe među državama članicama Europske zajednice ([1]).

2. Podnositelji moraju dokazati svoju fizičku sposobnost uspješno obavljenim zdravstvenim pregledom, koji prema odluci države članice obavlja ili nadgleda ovlašteni ili priznati liječnik u skladu s člankom 20. Pregled obuhvaća najmanje one kriterije koji su navedeni u odjeljcima 1.1., 1.2., 1.3. i 2.1. Priloga II.

3. Podnositelji moraju dokazati svoju psihološku sposobnost za rad obavljenim zdravstvenim pregledom, koji prema odluci države članice obavlja ili nadgleda ovlašteni ili priznati psiholog ili liječnik u skladu s člankom 20. Pregled mora uključivati barem one kriterije koji su navedeni u odjeljku 2.2. Priloga II.

4. Podnositelji zahtjeva moraju dokazati svoju opću stručnu osposobljenost na temelju položenog ispita koji obuhvaća najmanje opće predmete navedene u Prilogu IV.

Odjeljak II.

Potvrda

Članak 12.

Poznavanje jezika

Podnositelj zahtjeva mora, u skladu s Prilogom VI., dokazati poznavanje jezika, za infrastrukturu za koju traži potvrdu.

Članak 13.

Stručne kvalifikacije

1. Podnositelji zahtjeva moraju imati položen ispit, kojim se provjerava njihovo stručno znanje i osposobljenost u pogledu željezničkog vozila za koje se traži potvrda. Taj ispit obuhvaća najmanje opće predmete navedene u Prilogu V.

([1]) SL L 199, 31.7.1985., str. 56.

▼B

2. Podnositelji zahtjeva moraju imati položen ispit, kojim se provjerava njihovo stručno znanje i osposobljenost u pogledu infrastrukture za koju se traži potvrda. Taj ispit obuhvaća najmanje opće predmete navedene u Prilogu VI. Taj ispit po potrebi obuhvaća i znanje jezika, u skladu s točkom 8. Priloga VI.

3. Podnositelje zahtjeva željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture obučava o svom sustavu upravljanja sigurnošću koji je predviđen u Direktivi 2004/49/EZ.

POGLAVLJE IV.

POSTUPAK DOBIVANJA DOZVOLE I POTVRDE

Članak 14.

Dobivanje dozvole

1. Nadležno tijelo dužno je javno objaviti postupak za dobivanje dozvole.

2. Svaki zahtjev za dobivanje dozvole nadležnom tijelu podnosi strojovođa pristupnik ili neko drugo tijelo u njegovo ime.

3. Zahtjevi podneseni nadležnom tijelu mogu biti zahtjevi za dodjelu nove dozvole, ažuriranje podataka u dozvoli, obnavljanje ili izdavanje duplikata.

4. Nadležno tijelo izdaje dozvolu što je prije moguće, ali najkasnije mjesec dana nakon primitka svih potrebnih dokumenata.

5. Dozvola vrijedi za razdoblje od 10 godina, prema članku 16. stavku 1.

6. Dozvola se izdaje u jednom izvorniku. Svako umnožavanje dozvole je zabranjeno, osim ako to čini nadležno tijelo na temelju zahtjeva za duplikatom.

Članak 15.

Dobivanje potvrde

Svaki željeznički prijevoznik i upravitelj željezničke infrastrukture u okviru svog sustava upravljanja sigurnošću uvodi postupke za izdavanje i ažuriranje potvrda u skladu s ovom Direktivom, kao i postupke žalbe kojima se strojovođama omogućuje provjera odluke o davanju, ažuriranju, privremenom stavljanju izvan snage ili poništenju potvrde.

U slučaju neslaganja, stranke mogu uložiti žalbu nadležnom tijelu ili nekom drugom žalbenom tijelu.

▼B

Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture bez odlaganja ažuriraju potvrdu kada je imatelj potvrde dobio dodatna ovlaštenja za željezničke vozila ili željezničke infrastrukture.

Članak 16.

Redovne provjere

1. Kako bi dozvola ostala valjana, njezin imatelj mora biti podvrgnut redovnim provjerama i/ili testovima u vezi sa zahtjevima iz članka 11. stavaka 2. i 3. Što se zdravstvenih zahtjeva tiče, potrebno je ispuniti minimalnu učestalost provjera u skladu s odredbama odjeljka 3.1. Priloga II. Te zdravstvene preglede obavljaju ili nadziru liječnici koji su ovlašteni ili priznati u skladu s člankom 20. Što se općeg stručnog znanja tiče, primjenjuju se odredbe članka 23. stavka 8.

Pri obnovi dozvole, nadležno tijelo provjerava u registru iz članka 22. stavka 1. točke (a) ispunjava li strojovođa zahtjeve iz prvog podstavka ovog stavka.

2. Kako bi potvrda ostala valjana, njezin imatelj mora biti podvrgnut redovnim provjerama i/ili testovima u vezi sa zahtjevima iz članaka 12. i 13. O učestalosti takvih provjera i/ili testiranja odlučuje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji zapošljava ili ugovara usluge strojovođe u skladu s vlastitim sustavom upravljanja sigurnošću, pri čemu valja poštivati minimalnu učestalost provjera utvrđenu u Prilogu VII.

Za svaku od navedenih provjera tijelo nadležno za izdavanje izjavom na potvrdi te u registru predviđenom u članku 22. stavku 2. točki (a) potvrđuje da strojovođa ispunjava zahtjeve iz prvog podstavka ovog stavka.

3. U slučaju izostanka redovne provjere ili u slučaju negativnog rezultata, primjenjuje se postupak utvrđen u članku 18.

Članak 17.

Prestanak radnog odnosa

Kada strojovođa prestane raditi za željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, on o tome odmah mora obavijestiti nadležno tijelo.

Dozvola ostaje i dalje valjana sve dok su ispunjeni uvjeti iz članka 16. stavka 1.

Potvrda prestaje biti valjana kada njezin imatelj prestane raditi kao strojovođa. Međutim, imatelj prima ovjerenu presliku potvrde i svih dokumenata, kojima se dokazuje njegova osposobljenost, kvalifikacije, iskustvo i stručna osposobljenost. Pri izdavanju potvrda strojovođi, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture uzima u obzir sve te dokumente.

▼B

Članak 18.

Nadzor strojovođa od strane željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture

1. Željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture moraju osigurati i provjeriti valjanost dozvola i potvrda strojovođe kojeg zapošljavaju ili čije su usluge ugovorili.

Oni uspostavljaju sustav nadzora svojih strojovođa. Ako su rezultati nadzora takvi da dovode u pitanje sposobnost strojovođe za obavljanje posla i nastavak važenja njegove dozvole ili potvrde, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture odmah poduzimaju potrebne mjere.

2. Ako strojovođa smatra da njegovo zdravstveno stanje dovodi u pitanje njegovu sposobnost za obavljanje posla, on odmah o tome obavještava željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture, prema tome što je primjereno.

Čim željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture ima saznanja ili ga liječnik obavijesti o pogoršanju zdravstvenog stanja strojovođe do te mjere da je njegova sposobnost za obavljanje posla postala upitna, oni odmah poduzimaju potrebne mjere, uključujući pregled opisan u odjeljku 3.1. Priloga II., i ako je potrebno, oduzimaju potvrdu i ažuriraju podatke u registru iz članka 22. stavka 2. Nadalje, oni osiguravaju da strojovođe u trenutku obavljanja posla ni u kojem trenutku nisu pod utjecajem bilo kojih sredstava koja bi mogla utjecati na njihovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje. Nadležno tijelo mora odmah biti obaviješteno o svim slučajevima nesposobnosti za rad koje traje dulje od tri mjeseca.

POGLAVLJE V.

ZADACI I ODLUKE NADLEŽNOG TIJELA

Članak 19.

Zadaci nadležnog tijela

1. Nadležno tijelo ispunjava sljedeće zadatke na transparentan i nediskriminirajući način:

(a) izdaje i ažurira dozvole i izrađuje duplikate, u skladu s člancima 6. i 14.;

(b) osigurava redovne provjere i/ili testove predviđene u članku 16. stavku 1.;

(c) privremeno stavlja izvan snage ili poništava dozvole, te obavještava tijela nadležna za izdavanje potvrda o utemeljenim zahtjevima za privremenim stavljanjem izvan snage potvrda u skladu s člankom 29.;

(d) priznavanje osoba ili tijela u skladu s člancima 23. i 25., ako ih za to imenuje država članica;

▼B

(e) osiguravanje objavljivanja i ažuriranja registra osoba i tijela koja su akreditirana ili priznata u skladu s člankom 20.;

(f) vođenje i ažuriranje registra dozvola u skladu s člankom 16. stavkom 1. i člankom 22. stavkom 1.;

(g) praćenje postupka davanja ovlaštenja strojovođama u skladu s člankom 26.;

(h) provođenje kontrola u skladu s člankom 29.;

(i) uspostavljanje nacionalnih mjerila za ispitivače u skladu s člankom 25. stavkom 5.

Nadležno tijelo je prilikom izdavanja dozvole dužno žurno odgovoriti na zahtjeve za podacima te i samo bez odgađanja zatražiti dodatne podatke.

2. Nadležno tijelo ne smije zadatke iz stavka 1., točaka (c), (g) i (i) prenijeti na treće osobe.

3. Svako prenošenje zadataka mora biti transparentno i nediskriminirajuće i ne smije prouzrokovati sukob interesa.

4. Kada nadležno tijelo zadatke iz stavka 1., točaka (a) ili (b) prenosi na željezničkog prijevoznika ili ugovara usluge željezničkog prijevoznika za obavljanje navedenih zadataka, mora biti ispunjen najmanje jedan od sljedećih uvjeta:

(a) željeznički prijevoznik izdaje dozvole samo svojim strojovođama;

(b) željeznički prijevoznik na dotičnom području nije isključivo ovlašten za niti jedan od prenesenih ili ugovorenih zadataka.

5. Kada nadležno tijelo prenosi ili ugovara obavljanje zadataka, ovlašteni predstavnik ili ugovorni pružatelj usluge pri ispunjavanju tih zadataka mora ispunjavati obveze koje nadležna tijela imaju prema ovoj Direktivi.

6. Kada nadležno tijelo prenosi ili ugovara obavljanje zadataka, ono mora uspostaviti sustav nadzora provođenja tih zadataka, te osigurati ispunjavanje uvjeta iz stavaka 2., 4. i 5.

Članak 20.

Akreditacija i priznavanje

1. Osobe ili tijela akreditirana prema ovoj Direktivi akreditira tijelo za akreditaciju, koje imenuje dotična država članica. Postupak akreditacije temelji se na mjerilima nezavisnosti, stručnosti i nepristranosti, kao što su na primjer relevantni standardi serije EN 45 000 te na ocjeni dokumentacije koju su kandidati podnijeli, a kojom se dokazuje njihova osposobljenost za određeno područje.

▼B

2. Kao alternativa akreditaciji iz stavka 1., država članica može predvidjeti da osobe ili tijela koja su priznata u okviru ove Direktive budu priznata od strane nadležnog tijela ili tijela koje odredi dotična država članica. Priznavanje se temelji na mjerilima nezavisnosti, stručnosti i nepristranosti. Međutim, u slučajevima kada je određena osposobljenost koja se traži iznimno rijetka, dozvoljava se izuzetak od ovog pravila, nakon što Komisija u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2. da pozitivno mišljenje.

Mjerilo nezavisnosti ne primjenjuje se u slučaju osposobljavanja iz članka 23. stavaka 5. i 6.

3. Nadležno tijelo osigurava objavljivanje i ažuriranje registra osoba i tijela koja su akreditirana ili priznata u skladu s ovom Direktivom.

Članak 21.

Odluke nadležnog tijela

1. Nadležno tijelo mora obrazložiti svoje odluke.

2. Nadležno tijelo osigurava uspostavljanje žalbenog upravnog postupka koji poslodavcima i strojovođama omogućuju podnošenje zahtjeva za provjerom odluka koje se odnose na bilo koji zahtjev iz ove Direktive.

3. Države članice donose potrebne mjere za osiguravanje sudske kontrole odluka nadležnog tijela.

Članak 22.

Registri i razmjena podataka

1. Nadležna tijela moraju:

(a) voditi registar svih dozvola koje su izdane, ažurirane, obnovljene, izmijenjene, istekle, privremeno stavljene izvan snage, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Taj registar mora sadržavati podatke propisane u odjeljku 4. Priloga I. za svaku dozvolu, a do kojih je moguće doći korištenjem nacionalnog broja dodijeljenog svakom strojovođi. Registar se mora redovito ažurirati;

(b) nadležnim tijelima ostalih država članica, Agenciji ili poslodavcima strojovođa na utemeljeni zahtjev dostaviti podatke o statusu dozvola.

2. Svaki željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture mora:

(a) voditi registar, ili osigurati vođenje registra, svih potvrda koje su izdane, ažurirane, obnovljene, izmijenjene, istekle, privremeno stavljene izvan snage, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Taj registar mora sadržavati podatke propisane u odjeljku 4. Priloga I. za svaku potvrdu, kao i podatke koji se odnose na redovne provjere predviđene u članku 16. Registar se mora redovito ažurirati;

▼B

(b) surađivati s nadležnim tijelom države članice u kojoj imaju sjedište kako bi s razmjenjivali podatke i omogućili nadležnom tijelu pristup traženim podacima;

(c) nadležnim tijelima ostalih država članica na utemeljen zahtjev dostaviti podatke o sadržaju takvih potvrda, kada je to potrebno zbog njihovih međunarodnih djelatnosti.

3. Strojovođe imaju pristup podacima koji ih se tiču, a koji su pohranjeni u registrima nadležnih tijela i željezničkih prijevoznika, te na zahtjev moraju dobiti kopije tih podataka.

4. Nadležna tijela surađuju s Agencijom kako bi osigurala interoperabilnost registara predviđenih u stavcima 1. i 2.

U tu svrhu, Komisija do 4. prosinca 2008. na temelju nacrta koji je pripremila Agencija mora donijeti osnovne parametre registara koje valja uspostaviti, kao što su podaci koji se moraju unositi, njihov format i protokol za razmjenu podataka, prava pristupa, trajanje čuvanja podataka i postupci koji se primjenjuju u slučaju stečaja. Te mjere, namijenjene izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni njihovim dopunjavanjem, moraju se donijeti u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3.

5. Nadležna tijela, upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici osiguravaju da su registri predviđeni u stavcima 1. i 2. i načini uporabe tih registara u skladu s Direktivom 95/46/EZ.

6. Agencija osigurava da je sustav uspostavljen stavkom 2. točkama (a) i (b) u skladu s Uredbom (EZ) br. 45/2001.

POGLAVLJE VI.

OSPOSOBLJAVANJE I ISPITIVANJE STROJOVOĐA

Članak 23.

Osposobljavanje

1. Osposobljavanje strojovođa obuhvaća dio koji se odnosi na dozvolu i koji odražava opće stručno znanje opisano u Prilogu IV. i dio koji se odnosi na potvrdu i koji odražava posebno stručno znanje opisano u Prilozima V. i VI.

▼B

2. Metoda osposobljavanja mora ispunjavati mjerila utvrđena u Prilogu III.

3. Detaljniji ciljevi osposobljavanja utvrđeni su u Prilogu IV. za dozvolu i u Prilozima V. i VI. za potvrdu. Ti se detaljni ciljevi mogu dopuniti s:

(a) relevantnim TSI-jima donesenim u skladu s Direktivom 96/48/EZ ili Direktivom 2001/16/EZ. U tom slučaju, Komisija osigurava dosljednost između navedenih TSI-ja i Priloga IV., V. i VI.; ili

(b) mjerilima koje je predložila Agencija u skladu s člankom 17. Uredbe (EZ) br. 881/2004. Ta mjerila namijenjena izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni na način da ih dopunjuju, potrebno je donijeti u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3.

4. Države članice u skladu s člankom 13. Direktive 2004/49/EZ poduzimaju mjere kojima osiguravaju da kandidati za strojovođe imaju pravednu i nediskrimirajuću mogućnost osposobljavanja potrebnog za ispunjavanje uvjeta za dobivanje dozvole i potvrde.

5. Ciljeve osposobljavanja koji se odnose na opće stručno znanje u skladu s člankom 11. stavkom 4., poznavanje jezika iz članka 12. i stručnog znanja koje se odnosi na željeznička vozila iz članka 13. stavka 1. ostvaruju osobe ili tijela koja su akreditirana ili priznata u skladu s člankom 20.

6. Ciljeve osposobljavanja koji se odnose na znanje o infrastrukturi, kako je predviđeno u članku 13. stavku 2., uključujući poznavanje putova vožnje i pravila postupanja, ostvaruju osobe ili tijela koja akreditira ili priznaje država članica u kojoj se nalazi infrastruktura.

7. S obzirom na dozvole, opći sustav priznavanja stručne osposobljenosti uspostavljen Direktivom 2005/36/EZ i dalje se primjenjuje na priznavanje stručnih kvalifikacija strojovođa koji su državljani države članice i koji su dobili dokaz o osposobljenosti u trećoj zemlji.

8. Potrebno je uspostaviti postupak kontinuiranog osposobljavanja kako bi se osiguralo održavanje osposobljenosti osoblja, u skladu s točkom 2(e) Priloga III. Direktive 2004/49/EZ.

Članak 24.

Troškovi osposobljavanja

1. Potrebnim mjerama države članice osiguravaju da se osposobljavanjem strojovođe koje financira određeni željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, ne bi neopravdano okoristio drugi željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, u slučaju kada navedeni strojovođa dobrovoljno napusti prvog željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture na račun drugoga.

▼B

2. Posebna se pozornost mora posvetiti provedbi ovog članka u izvješću predviđenom u članku 33., posebno u pogledu njegove točke (f).

Članak 25.

Ispiti

1. Ispitivanja i ispitivači koji provjeravaju traženu osposobljenost utvrđuju:

(a) za dio koji se odnosi na dozvolu: nadležno tijelo, kada utvrđuje postupak koji se primjenjuje za dobivanje dozvole u skladu s člankom 14. stavkom 1.;

(b) za dio koji se odnosi na potvrdu: željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, kada utvrđuju postupak koji se primjenjuje za dobivanje potvrde u skladu člankom 15.

2. Ispite iz stavka 1. nadziru stručni ispitivači, akreditirani ili priznati u skladu s člankom 20., a moraju biti organizirani na način da se izbjegne svaki sukob interesa.

3. Ocjenjivanje znanja o infrastrukturi, uključujući poznavanje puta vožnje te pravila postupanja moraju provoditi osobe ili tijela koja su akreditirana ili priznata u državi članici u kojoj se nalazi infrastruktura.

4. Ispitivanja iz stavka 1. moraju biti organizirana na način da se izbjegne svaki sukob interesa, ne dovodeći u pitanje mogućnost da ispitivač može pripadati željezničkom prijevozniku ili upravitelju infrastrukture koji izdaju potvrdu.

5. Odabir ispitivača i ispitivanja može biti podložan mjerilima Zajednice uspostavljenim na temelju nacrta koji je pripremila Agencija. Te mjere, kojima se izmjenjuju elementi Direktive koji nisu ključni na način da se dopunjuju, donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3. U hitnim slučajevima, Komisija može provesti hitni postupak iz članka 32. stavka 4.

U odsutnosti takvih mjerila Zajednice, nadležne vlasti uspostavljaju mjerila na nacionalnoj razini.

6. Na kraju osposobljavanja polažu se teoretski i praktični ispiti. Sposobnost vožnje ocjenjuje se tijekom testa vožnje na mreži. Za provjeru primjene pravila postupanja i sposobnosti strojovođe u iznimno teškim situacijama moguće je koristiti i simulatore.

▼B

POGLAVLJE VII.

OCJENJIVANJE

Članak 26.

Standardi kvalitete

Nadležna tijela moraju osigurati da su sve aktivnosti povezane s osposobljavanjem, ocjenjivanjem vještina i ažuriranjem dozvola i potvrda, pod stalnim nadzorom u okviru sustava standarda kvalitete. Ta se odredba ne primjenjuje na postupke koji su već obuhvaćeni sustavima upravljanja sigurnošću, a koje su uspostavili željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture u skladu s Direktivom 2004/49/EZ.

Članak 27.

Neovisno ocjenjivanje

1. U svakoj državi članici u razmacima od najviše pet godina mora se provesti neovisno ocjenjivanje postupaka za stjecanje i provjeravanje stručnog znanja i sposobnosti te sustava izdavanja dozvola i potvrda. Ta se odredba ne primjenjuje na aktivnosti koje su već obuhvaćene sustavima upravljanja sigurnošću, a koje su uspostavili željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture u skladu s Direktivom 2004/49/EZ. To ocjenjivanje provode kvalificirane osobe koje same nisu uključene u navedene aktivnosti.

2. Rezultati neovisnih ocjenjivanja moraju se pažljivo dokumentirati i dostaviti dotičnim nadležnim tijelima. Ako je potrebno, države članice moraju poduzeti odgovarajuće mjere za ispravljanje manjkavosti na koju se ukaže neovisnim ocjenjivanjem.

POGLAVLJE VIII.

OSTALI ČLANOVI OSOBLJA

Članak 28.

Izvješće o ostalim članovima osoblja

1. U izvješću koje mora biti dostavljeno do 4. lipnja 2009. i uzimajući u obzir TSI o odvijanju i upravljanju prometom, donesen na temelju direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ, Agencija mora odrediti profil i zadatke ostalog osoblja vlaka koje obavlja zadatke relevantne za sigurnost i čija stručna osposobljenost pridonosi sigurnosti željezničkog prometa, a koji mora biti reguliran na razini Zajednice unutar sustava dozvola i/ili potvrda koje mogu biti slične sustavu koji je uspostavljen ovom Direktivom.

2. Komisija na temelju tog izvješća do 4. lipnja 2010. mora predstaviti izvješće i po potrebi donijeti zakonski prijedlog o sustavu davanja ovlaštenja za članove osoblja iz stavka 1.

▼B

POGLAVLJE IX.

KONTROLE I SANKCIJE

Članak 29.

Kontrola koju provodi nadležno tijelo

1. Nadležno tijelo može u bilo kojem trenutku poduzeti mjere provjere, kako bi u vlakovima kojima se odvija promet u području pod njegovom nadležnošću provjerilo ima li strojovođa dokumente izdane u skladu s ovom Direktivom.

2. Ne dovodeći u pitanje mjere provjere predviđene u stavku 1., u slučaju nemara na radnom mjestu nadležno tijelo može provjeriti ispunjava li dotični strojovođa zahtjeve iz članka 13.

3. Nadležno tijelo može ispitati ispunjavaju li strojovođe, željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture, ispitivači i centri za osposobljavanje, koji djeluju u području pod njegovom nadležnošću, uvjete iz ove Direktive.

4. Ako nadležno tijelo ustanovi da strojovođa više ne ispunjava jedan ili više traženih zahtjeva, ono poduzima sljedeće mjere:

(a) u slučaju dozvole koju je izdalo nadležno tijelo, nadležno tijelo stavlja izvan snage dozvolu. Stavljanje izvan snage može biti privremeno ili trajno, ovisno o opsegu problema koji su utjecali na sigurnost željezničkog prometa. Ono odmah mora obavijestiti strojovođu i njegovog poslodavca o svojoj obrazloženoj odluci, ne dovodeći u pitanje pravo na provjeru odluke predviđenu u članku 21. Nadležno tijelo navodi postupak koji se mora primijeniti za ponovno dobivanje dozvole;

(b) u slučaju dozvole koju je izdalo nadležno tijelo u drugoj državi članici, nadležno se tijelo obraća tom tijelu s utemeljenim zahtjevom da se provede dodatna provjera ili da se dozvola stavi izvan snage. Nadležno tijelo koje postavlja zahtjev obavještava Komisiju i druga nadležna tijela o svom zahtjevu. Nadležno tijelo koje je izdalo dotičnu dozvolu, razmatra zahtjev u roku od četiri tjedna i o svojoj odluci obavještava drugo nadležno tijelo. Nadležno tijelo koje je izdalo dozvolu o svojoj odluci također obavještava Komisiju i ostala nadležna tijela. Svako nadležno tijelo može zabraniti rad strojovođama u području pod svojom nadležnošću dok ne primi obavijest o odluci nadležnog tijela koje je izdalo dozvolu;

(c) u slučaju potvrde, nadležno se tijelo obraća tijelu koje je izdalo potvrdu sa zahtjevom da se provede dodatna provjera ili da se potvrda stavi izvan snage. Tijelo koje izdaje potvrdu poduzima odgovarajuće korake i o njima obavještava nadležno tijelo u roku od četiri tjedna. Nadležno tijelo može strojovođama zabraniti rad u području pod svojom nadležnošću dok ne primi obavijest o odluci nadležnog tijela koje je izdalo potvrdu, te o tome obavještava Komisiju i druga nadležna tijela.

▼B

U svakom slučaju, ako nadležno tijelo smatra da određeni strojovođa predstavlja ozbiljnu opasnost za sigurnost željezničkog prometa, ono odmah poduzima potrebne mjere, kao primjerice, da od upravitelja željezničke infrastrukture zahtijeva zaustavljanje vlaka i strojovođi zabrani rad u području pod njegovom nadležnošću koliko god dugo bude potrebno. Nadležno tijelo o takvoj odluci odmah obavještava Komisiju i druga nadležna tijela.

U svim slučajevima, nadležno tijelo ili tijelo koje je za to određeno, ažurira registar iz članka 22.

5. Ako nadležno tijelo smatra da odluka koju je donijelo nadležno tijelo u drugoj državi članici u skladu sa stavkom 4. ne ispunjava propisane kriterije, predmet se upućuje Komisiji koja u roku od tri mjeseca donosi svoje mišljenje. Ako je potrebno, dotičnoj državi članici predlažu se korektivne mjere. U slučaju nesporazuma ili spora, predmet se upućuje Odboru iz članka 32. stavka 1. i Komisija poduzima sve potrebne mjere u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2. Država članica u skladu sa stavkom 4. može i dalje zabranjivati strojovođi vožnju na svom području, sve dok se predmet u skladu s ovim stavkom ne zaključi.

Članak 30.

Sankcije

Ne dovodeći u pitanje sankcije ili postupke predviđene ovom Direktivom, države članice utvrđuju pravila o sankcijama koja se primjenjuju zbog povrede nacionalnih propisa donesenih u skladu s ovom Direktivom, te poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale njihovu provedbu. Sankcije moraju biti učinkovite, razmjerne, nediskriminirajuće i odvraćajuće. Države članice obavještavaju Komisiju o tim odredbama najkasnije do datuma koji je utvrđen u prvom podstavku članka 36. stavka 1. te ju bez odlaganja obavještavaju o svim naknadnim izmjenama koje bi na njih mogle utjecati.

POGLAVLJE X.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 31.

Prilagodba priloga

1. Mjere namijenjene izmjenama elemenata Direktive koji nisu ključni, prilagodbom priloga znanstvenom i tehničkom napretku, donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3. U hitnim slučajevima, Komisija može posegnuti za hitnim postupkom iz članka 32. stavka 4.

2. Ako se prilagodbe odnose na područje zdravlja i sigurnosne uvjete ili stručnu osposobljenost, Komisija osigurava da će se prije njihove pripreme provesti savjetovanje sa socijalnim partnerima.

▼B

Članak 32.

Odbor

1. Komisiji pomaže Odbor ustanovljen prema članku 21. Direktive 96/48/EZ.

2. Kada se bude upućivalo na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

Razdoblje utvrđeno u članku 5. stavku 6. Odluke 1999/468/EZ iznosi tri mjeseca.

3. Kada se bude upućivalo na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5a. stavci 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

4. Kada se bude upućivalo na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5a. stavci 1., 2., 4. i 6. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

Članak 33.

Izvješće

Agencija ocjenjuje razvoj davanja ovlaštenja strojovođama u skladu s ovom Direktivom. Najkasnije u roku od četiri godine nakon donošenja osnovnih parametara registara predviđenih člankom 22. stavkom 4., ona Komisiji podnosi izvješće uključujući, prema potrebi, prijedlog za poboljšanje sustava u pogledu:

(a) postupaka za izdavanje dozvola i potvrda;

(b) akreditacije centara za osposobljavanje i ispitivača;

(c) sustava kvalitete, koji su uspostavila nadležna tijela;

(d) uzajamnog priznavanja potvrda;

(e) primjerenosti zahtjeva osposobljavanja utvrđenih u Prilozima IV., V. i VI. u vezi sa strukturom tržišta i kategorijama iz članka 4. stavka 2. točke (a);

(f) međusobne povezanosti registara i mobilnosti na tržištu rada.

Nadalje, Agencija može u tom izvješću preporučiti mjere u vezi s teoretskim i praktičnim provjeravanjem stručnog znanja podnositelja zahtjeva za dobivanje usklađene potvrde za željeznička vozila i dotičnu željezničku infrastrukturu.

Komisija na temelju ovih preporuka donosi odgovarajuće mjere i ako je potrebno, predlaže izmjene ove Direktive.

▼B

Članak 34.

Uporaba inteligentnih kartica

Agencija do 4. prosinca 2012. mora razmotriti mogućnost uporabe inteligentnih kartica kojima se spajaju dozvola i potvrda, predviđene u članku 4., te će pripremiti analizu troškova i koristi.

Mjere namijenjene izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni, koje se odnose na tehničke i operativne specifikacije za inteligentne kartice, moraju se donijeti na osnovi nacrta koji je pripremila Agencija i u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 32. stavka 3.

Ako uvođenje inteligentne kartice ne uključuje nikakve izmjene ove Direktive i njezinih priloga, specifikacije inteligentne kartice donose se u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2.

Članak 35.

Suradnja

Države članice pomažu jedna drugoj pri provedbi ove Direktive. Nadležna tijela surađuju tijekom ove faze provedbe.

Agencija promiče ovu suradnju i s tim ciljem organizira sastanke s predstavnicima nadležnih tijela.

Članak 36.

Provedba

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 4. prosinca 2009. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva. Komisija o tome obavješćuje druge države članice.

3. Obveze prenošenja u svoje nacionalno zakonodavstvo i provedba ove Direktive ne primjenjuju se na Cipar i Maltu sve dok se na njihovom području ne uspostavi željeznički sustav.

Članak 37.

Postupno provođenje i prijelazna razdoblja

Ova se Direktiva provodi postupno, kako je prikazano u nastavku.

1. Registri iz članka 22. uspostavljaju se u razdoblju od dvije godine po donošenju osnovnih parametara registara iz članka 22. stavka 4.

▼B

2. (a) U roku od dvije godine po donošenju osnovnih parametara registara iz članka 22. stavka 4., strojovođama koji rade na prekograničnom prometu, unutarnjem prometu u drugoj državi ili uslugama prijevoza robe u drugoj državi članici ili koji rade u najmanje dvije države članice, izdaju se potvrde ili dozvole u skladu s ovom Direktivom, ne dovodeći u pitanje odredbe iz točke 3.

Od istog datuma, sve strojovođe koji pružaju gore navedene usluge, uključujući i one koji još nisu dobili dozvolu ili potvrdu u skladu s ovom Direktivom, moraju ispunjavati uvjete redovne provjere predviđene u članku 16.

(b) U roku od dvije godine nakon uspostavljanja registara, kako je predviđeno u točki 1., sve se nove dozvole i potvrde moraju izdavati u skladu s ovom Direktivom, ne dovodeći u pitanje odredbe točke 3.

(c) U roku od sedam godina nakon uspostavljanja registara iz stavka 1., sve strojovođe moraju imati dozvole i potvrde u skladu s ovom Direktivom. Tijela nadležna za izdavanje uzimaju u obzir cjelokupnu stručnu osposobljenost koju je stekao pojedini strojovođa, na način da taj zahtjev ne prouzroči nepotrebna upravna ili financijska opterećenja. Ovlaštenja na vožnju ranije dana strojovođama očuvat će se kolikogod je to moguće. Međutim, tijela koja izdaju dozvole mogu odlučiti mora li strojovođa ili skupina strojovođa, po potrebi, polagati dodatne ispite i/ili polaziti dodatnu obuku prije no što dobiju dozvole i/ili potvrde u skladu s ovom Direktivom.

3. Strojovođe koji su ovlašteni za vožnju u skladu s odredbama koje su bile na snazi prije primjene stavka 2. točaka (a) ili (b), mogu nastaviti obavljati svoju profesionalnu djelatnost na osnovi svojih ovlaštenja i bez primjene odredaba iz ove Direktive, i do sedam godina od uspostave registara predviđenih u točki 1.

U slučaju kandidata za strojovođe koji su počeli pohađati odobreni obrazovni program i program osposobljavanja prije primjene stavka 2. točaka (a) ili (b) države članice mogu izdati ovlaštenja u skladu s postojećim nacionalnim odredbama.

Strojovođe i kandidate za strojovođe iz ovog stavka, dotično nadležno tijelo ili tijela mogu, u iznimnim slučajevima, izuzeti od ispunjavanja zdravstvenih zahtjeva utvrđenih u Prilogu II. Valjanost ovlaštenja koje je izdano s takvim izuzećem mora biti ograničena na područje dotične države članice.

4. Nadležna tijela, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture osiguravaju postupno uvođenje redovnih provjera, koje odgovaraju onima predviđenim u članku 16., za strojovođe koji nemaju dozvole i potvrde izdane u skladu s ovom Direktivom.

▼B

5. Na zahtjev države članica, Komisija će uz konzultacije s tom državom članicom od Agencije zatražiti provođenje analize troškova i koristi primjene odredaba ove Direktive na strojovođe koji voze isključivo na području te države članice. Analiza troškova i koristi obuhvaća razdoblje od 10 godina. Ta se analiza troškova i koristi podnosi Komisiji u roku od dvije godine nakon uspostavljanja registara iz točke 1.

Ako analiza troškova i koristi pokaže da su troškovi primjene odredaba ove Direktive na te strojovođe veći od koristi, Komisija u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2. o tome odlučuje u roku od šest mjeseci nakon podnošenja rezultata analize troškova i koristi. U toj se odluci može predvidjeti da se odredbe stavka 2. točaka (b) i (c) ovog članka ne moraju primjenjivati na te strojovođe na području dotične države članice u razdoblju do deset godina.

Najkasnije 24 mjeseca prije isteka ovog privremenog razdoblja izuzeća, uzimajući u obzir razvoj u željezničkom sektoru u dotičnoj državi članici, Komisija može, u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2., zatražiti od Agencije provođenje još jedne analize troškova i koristi, koja se Komisiji mora predati najkasnije 12 mjeseci prije isteka tog privremenog razdoblja izuzeća. Komisija donosi odluku u skladu s postupkom opisanim u drugom podstavku ove točke.

Članak 38.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 39.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

▼B

PRILOG I.

OBRAZAC DOZVOLE I USKLAĐENE DOPUNSKE POTVRDE ZAJEDNICE

1. IZGLED DOZVOLE

Vanjski izgled dozvole za strojovođe mora biti u skladu sa standardima ISO 7810 i 7816-1.

Iskaznica je izrađena od polikarbonata.

Postupak kojim se provjerava je li izgled dozvole za strojovođe u skladu s međunarodnim standardima mora ispunjavati standard ISO 10373.

2. SADRŽAJ DOZVOLE

Prednja strana dozvole mora sadržavati:

(a) riječi „Dozvola za strojovođe”, otisnute velikim slovima na jeziku ili jezicima države članice koja izdaje dozvolu;

(b) ime države članice koja izdaje dozvolu;

(c) znak raspoznavanja države članice koja izdaje dozvolu, u skladu sa standardom ISO 3166, koji označava kod države, a koji mora biti otisnut u negativu u pravokutniku plave boje i okružen s 12 žutih zvjezdica;

(d) podaci koji su specifični za izdanu dozvolu, numerirani na sljedeći način:

i. prezime imatelja;

ii. ime(-na) imatelja;

iii. datum i mjesto rođenja imatelja;

iv. — datum izdavanja dozvole,

— datum isteka valjanosti dozvole,

— naziv nadležnog tijela koje izdaje dozvolu,

— referentni broj koji je poslodavac dodijelio svom zaposleniku (neobavezno);

v. broj dozvole koji omogućuje pristup podacima u nacionalnom registru;

vi. fotografiju imatelja;

vii. potpis imatelja;

viii. stalno boravište ili adresu imatelja (neobavezno);

(e) riječi „Obrazac Europskih zajednica” na jeziku ili jezicima države članice koja izdaje dozvolu i riječi „Dozvola za vožnju vlaka” na ostalim jezicima Zajednice, otisnute žutom bojom, koji čine pozadinu dozvole;

▼B

(f) referentne boje:

— plava: Pantone Reflex blue,

— žuta: Pantone yellow;

(g) dodatne podatke ili ograničenja uporabe iz zdravstvenih razloga, koju propisuje nadležno tijelo u skladu s Prilogom II., u kodiranom obliku.

Kodove utvrđuje Komisija u skladu s regulatornim postupkom iz članka 32. stavka 2. i na temelju preporuke Agencije.

3. POTVRDA

Potvrda mora sadržavati:

(a) prezime imatelja;

(b) ime(-na) imatelja;

(c) datum i mjesto rođenja imatelja;

(d) — datum izdavanja potvrde,

— datum isteka valjanosti potvrde,

— naziv nadležnog tijela koje izdaje potvrdu,

— referentni broj koji je poslodavac dodijelio svom zaposleniku (neobavezno);

(e) broj dozvole, koji omogućuje pristup podacima u nacionalnom registru;

(f) fotografiju imatelja;

(g) potpis imatelja;

(h) stalno boravište ili adresu imatelja (neobavezno);

(i) naziv i adresu željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture za koje je strojovođa ovlašten upravljati vlakovima;

(j) kategoriju u kojoj je imatelj ovlašten upravljati vlakom;

(k) vrstu ili vrste željezničkih vozila, kojima imatelj smije upravljati;

(l) infrastrukture na kojima je imatelj ovlašten upravljati vlakom;

(m) sve dodatne podatke ili ograničenja;

(n) poznavanje jezika.

4. MINIMALNI PODACI KOJI MORAJU BITI SADRŽANI U NACIONALNIM REGISTRIMA:

(a) Podaci koji se odnose na dozvolu:

Svi podaci koji se pojavljuju na dozvoli i podaci koji se odnose na zahtjeve o provjerama, predviđenim u člancima 11. i 16.

(b) Podaci koji se odnose na potvrdu:

Svi podaci koji se pojavljuju na potvrdi i podaci koji se odnose na zahtjeve o provjerama, predviđenim u člancima 12., 13. i 16.

▼B

PRILOG II.

ZDRAVSTVENI ZAHTJEVI

1. OPĆI ZAHTJEVI

1.1. Strojovođe ne smiju imati nikakvih zdravstvenih tegoba, niti uzimati lijekove, farmaceutske proizvode ili sredstva koja bi lako mogla prouzročiti:

— iznenadan gubitak svijesti,

— pomanjkanje pozornosti ili koncentracije,

— iznenadnu nesposobnost obavljanja posla,

— gubitak ravnoteže ili koordinacije,

— znatno ograničenje pokretljivosti.

1.2. Vid

Potrebno je ispuniti sljedeće zahtjeve u pogledu vida:

— oštrina vida na daljinu s naočalama/kontaktnim lećama ili bez: 1,0; najmanje 0,5 za slabije oko,

— maksimalne korekcijske leće: dalekovidnost + 5/kratkovidnost – 8. Odstupanja su dozvoljena u iznimnim slučajevima i na temelju mišljenja specijaliste za očne bolesti. Tada liječnik odlučuje,

— oštrina vida na blizinu i pri srednjoj udaljenosti: zadovoljavajuća, s naočalama/kontaktnim lećama ili bez,

— kontaktne leće i naočale su dozvoljene, kada ih redovno kontrolira specijalist,

— normalno raspoznavanje boja: uporaba priznatih testova, kao što je Ishihara, te po potrebi i drugih priznatih testova,

— vidno polje: cjelovito,

▼M1

— vid na oba oka: učinkovit,

▼B

— binokularni vid: učinkovit,

— prepoznavanja signala u boji: test se temelji na prepoznavanju pojedinačnih boja, a ne na relativnim razlikama,

— osjetljivost na kontraste: dobra,

— bez progresivnih očnih bolesti,

— očni implantati, keratotomije i keratektomije su dozvoljene samo pod uvjetom da ih se kontrolira godišnje ili povremeno prema odluci liječnika,

▼B

— sposobnost podnošenja bljeskanja,

— kontakne leće u boji i fotokromatske leće nisu dozvoljene. Leće s UV filterom su dozvoljene.

1.3. Zahtjevi za sluh i govor

Zadovoljavajuć sluh dokazan audiogramom, odnosno:

— dovoljno oštar sluh za vođenje telefonskog razgovora i sposobnost da se čuju tonski znakovi upozorenja i poruke s radija.

Kao smjernice uzimaju se sljedeće vrijednosti:

— oštećenje sluha ne smije prelaziti 40 dB pri 500 i 1 000 Hz,

— oštećenje sluha ne smije prelaziti 45 dB pri 2 000 Hz za uho koje slabije provodi zvuk,

— ne smije postojati anomalija vestibularnog sustava,

— ne smije postojati trajni poremećaj govora (u slučaju kada je potrebna glasna i jasna razmjena poruka),

— uporaba slušnih aparata dozvoljena je u posebnim slučajevima.

1.4. Trudnoća

U slučaju smanjene otpornosti ili na osnovi patološkog stanja, trudnoća se mora smatrati razlogom privremenog obustavljanja rada strojovođe. Moraju se primjenjivati zakonske odredbe za zaštitu trudnih vozačica.

2. MINIMALNI SADRŽAJ PREGLEDA PRIJE ZAPOŠLJAVANJA

2.1. Zdravstveni pregledi:

— opći zdravstveni pregled,

— pregled osjetilnih funkcija (vid, sluh, raspoznavanje boja),

— analiza krvi i urina, između ostalog i radi ustanovljavanja moguće šećerne bolesti, ako su takve analize potrebne radi ocjene fizičke sposobnosti kandidata,

— elektrokardiogram (EKG) pri mirovanju,

— testiranje na psihotropne tvari kao što su droge ili psihotropni lijekovi i zlouporaba alkohola, što dovodi u pitanje sposobnost kandidata za rad,

— kognitivne sposobnosti: pozornost i koncentracija; pamćenje, opažanje, prosuđivanje,

— komunikacija,

— psihomotoričke sposobnosti: vrijeme reakcije, koordinacija ruku.

▼B

2.2 Psihološki pregledi za utvrđivanje sposobnosti za rad

Svrha je psiholoških pregleda utvrđivanje sposobnosti za rad pri zapošljavanju i radu s osobljem. Kod utvrđivanja sadržaja psihološke ocjene, ispitivanjima je potrebno ustanoviti da strojovođa ne pokazuje dokazane psihološke manjkavosti za obavljanje posla, posebno u pogledu operativne sposobnosti ili mogućih čimbenika osobnosti, koje bi mogle ugroziti sigurno obavljanje poslova.

3. REDOVNI PREGLEDI NAKON ZAPOŠLJAVANJA

3.1. Učestalost

Zdravstveni pregledi (fizičke sposobnosti) moraju se provoditi najmanje svake tri godine do dobne granice od 55 godina, a nakon toga svake godine.

Pored navedene učestalosti, liječnik akreditiran ili priznat u skladu s člankom 20. mora povećati učestalost pregleda, ako to zahtijeva zdravstveno stanje člana osoblja.

Ne dovodeći u pitanje članak 16. stavak 1. potrebno je provesti odgovarajući zdravstveni pregled kada postoji sumnja da imatelj dozvole ili potvrde više ne ispunjava zdravstvene zahtjeve predviđene u dijelu 1. Priloga II.

Fizičku sposobnost potrebno je provjeravati redovito i nakon svake nezgode pri radu ili svakog prekidanja rada nakon nezgode u koju su bile uključene i osobe. Liječnik akreditiran ili priznat u skladu s člankom 20. može odlučiti da provede i dodatne odgovarajuće zdravstvene preglede, posebno nakon bolovanja koje je trajalo najmanje 30 dana. Poslodavac mora zahtijevati da liječnik akreditiran ili priznat u skladu s člankom 20. provjeri fizičku sposobnost strojovođe, ako ga je poslodavac morao ukloniti s radnog mjesta iz sigurnosnih razloga.

3.2. Minimalni sadržaj redovnih zdravstvenih pregleda

Ako strojovođa ispunjava kriterije pregleda prije zapošljavanja, redovni zdravstveni pregledi moraju uključivati barem sljedeće:

— opći zdravstveni pregled,

— pregled osjetilnih funkcija (vid, sluh, raspoznavanje boja),

— analizu krvi i urina, za otkrivanje moguće šećerne bolesti, te ostalih bolesti na osnovi nalaza kliničkog pregleda,

— testovi na droge, ako postoje kliničke indikacije.

Pored toga, za strojovođe starije od 40. godina mora se obaviti i EKG pri mirovanju.

▼B

PRILOG III.

METODA OSPOSOBLJAVANJA

Potrebno je osigurati odgovarajuću ravnotežu između teoretskog osposobljavanja (učionica i demonstracije) i praktičnog osposobljavanja (na radnom mjestu, vožnja pod nadzorom i vožnja bez nadzora na prugama koje su zatvorene za promet u vrijeme osposobljavanja).

Računalno se podržano osposobljavanje mora prihvatiti za individualno učenje prometnih i signalnih pravila itd.

Korištenje simulatora, iako nije obavezno, može biti korisno za učinkovito osposobljavanje strojovođa. Oni su posebno korisni pri osposobljavanju za rad u neuobičajenim uvjetima ili za pravila koja se rijetko koriste. Oni imaju i stanovitu prednost omogućavajući strojovođama učenje reakcija u situacijama za koje nije moguće osposobljavanje u stvarnom svijetu. U načelu se moraju koristiti simulatori zadnje generacije.

Što se tiče stjecanja znanja o putovima vožnje, prednost se daje pristupu gdje strojovođa na određenom broju putovanja prugom, danju i noću, prati drugog strojovođu. Kao alternativnu metodu osposobljavanja moguće je koristiti video snimke koji prikazuju prugu iz kuta strojovođe u kabini.

▼M1

PRILOG IV.

OPĆE STRUČNO ZNANJE I ZAHTJEVI U POGLEDU DOZVOLE

Cilj „općeg osposobljavanja” pružanje je „opće” stručne osposobljenosti na svim područjima koja su važna za zanimanje strojovođe. Opće osposobljavanje će se u tom pogledu usredotočiti na osnovna znanja i principe koji se mogu primijeniti neovisno o vrsti i obilježjima željezničkih vozila ili infrastrukture. Može se organizirati bez praktičnih vježbi.

Stručna osposobljenost u vezi s posebnim vrstama željezničkih vozila ili u vezi sa sigurnosnim i operativnim pravilima i tehnikama za posebnu infrastrukturu ne spada pod „opću” stručnu osposobljenost. Osposobljavanje za postizanje stručne osposobljenosti za posebna željeznička vozila ili infrastrukturu odnosi se na dozvolu strojovođe i propisano je u prilozima V. i VI.

Opće osposobljavanje obuhvaća teme navedene u nastavku od 1. do 7. Redoslijed kojim su navedene nije redoslijed važnosti.

Glagoli i glagolske imenice koje se koriste na popisu označuju obilježja stručne osposobljenosti za koju se očekuje da će ih polaznik postići. Njihovo je značenje opisano u sljedećoj tablici:

Vrsta stručne osposobljenosti	Opis
znati, opisati	opisuje stjecanje znanja (podataka, činjenica) koje je potrebno za razumijevanje odnosa
razumjeti, utvrditi	opisuje utvrđivanje i memoriranje konteksta, obavljanja zadataka i rješavanja problema u definiranom okviru

1. Posao strojovođe, radno okruženje, uloga i odgovornost strojovođe u procesu željezničkog prometa, stručni i osobni zahtjevi dužnosti strojovođe:

   (a) poznavanje glavnih ideja zakonodavstva i propisa koji se odnose na željeznički promet i njegovu sigurnost (zahtjevi i postupci u vezi s davanjem ovlaštenja strojovođama, opasnim tvarima, zaštitom okoliša, zaštitom od požara itd.);

   (b) razumijevanje posebnih zahtjeva te stručnih i osobnih uvjeta (rad uglavnom bez kolega, rad u smjenama unutar ciklusa od 24 sata, osobna zaštita i sigurnost, čitanje i ažuriranje dokumenata itd.);

   (c) razumijevanje odgovornog ponašanja u situacijama od kritične važnosti za sigurnost (uzimanje lijekova, alkohola, droga i drugih psihoaktivnih tvari, bolest, stres, umor itd.);

   (d) utvrđivanje referentnih i operativnih dokumenata (npr. pravilnika, priručnika o putovima vožnje, priručnika za strojovođe itd.);

   (e) utvrđivanje odgovornosti i funkcija uključenih osoba;

▼M1

(f) razumijevanje važnosti preciznosti prilikom obavljanja dužnosti i primjene radnih metoda;

(g) razumijevanje zaštite zdravlja i sigurnosti na radu (npr. kodeks ponašanja na tračnicama i u blizini tračnica, kodeks ponašanja za siguran ulazak u vučno vozilo i izlazak iz njega, ergonomija, sigurnosna pravila za osoblje, osobna zaštitna oprema itd.);

(h) poznavanje vještina i principa u vezi s ponašanjem (upravljanje stresom, ekstremne situacije itd.);

(i) poznavanje principa zaštite okoliša (održiva vožnja itd.).

2. Željezničke tehnologije, uključujući sigurnosna načela koja stoje iza prometnih propisa:

(a) poznavanje principa, propisa i odredbi koje se odnose na sigurnost u željezničkom prometu;

(b) utvrđivanje odgovornosti i funkcija uključenih osoba.

3. Osnovna načela željezničke infrastrukture:

(a) poznavanje sustavnih i strukturalnih principa i parametara;

(b) poznavanje općih značajki tračnica, stanica, ranžirnih kolodvora;

(c) poznavanje željezničkih struktura (mostova, tunela, skretnica itd.);

(d) poznavanje načina odvijanja željezničkog prometa (jednokolosiječno, dvokolosiječno itd.);

(e) poznavanje signalizacije i sustava za upravljanje vlakovima;

(f) poznavanje sigurnosnih uređaja (detektori pregrijanosti osovinskih ležajeva, detektori dima u tunelima itd.);

(g) poznavanje napajanja vučnih vozila električnom energijom (kontaktna mreža, treća tračnica itd.).

4. Osnovna načela operativne komunikacije:

(a) poznavanje važnosti komunikacije te načina i postupaka komunikacije;

(b) utvrđivanje osoba koje strojovođa mora kontaktirati te njihove uloge i odgovornosti (osoblje upravitelja željezničke infrastrukture, radne dužnosti ostalog osoblja vlaka itd.);

(c) utvrđivanje situacija/uzroka koji zahtijevaju započinjanje komunikacije;

(d) razumijevanje komunikacijskih metoda.

▼M1

5. Vlakovi, njihov sastav i tehnički zahtjevi za vučna vozila, teretne vagone, putničke vagone i ostala željeznička vozila:

   (a) poznavanje generičkih vrsta pogona (električni, dizelski, parni itd.);

   (b) opisivanje razmještaja elemenata unutar vozila (okretna postolja, karoserija, vozačka kabina, zaštitni sustavi itd.);

   (c) poznavanje sadržaja oznaka i sustava za označivanje;

   (d) poznavanje dokumentacije o sastavu vlaka;

   (e) razumijevanje kočionih sustava i izračuna učinkovitosti kočenja;

   (f) utvrđivanje brzine vlaka;

   (g) utvrđivanje najvećeg dopuštenog opterećenja i sila na kvačilu;

   (h) poznavanje djelovanja i svrhe sustava za upravljanje vlakom.

6. Opasnosti koje su općenito povezane sa željezničkim prometom:

   (a) razumijevanje načela prometne sigurnosti;

   (b) poznavanje rizika povezanih sa željezničkim prometom i različitih načina njihova sprečavanja;

   (c) poznavanje incidenata koji su važni za sigurnost i razumijevanje potrebnog ponašanja/reakcije;

   (d) poznavanje postupaka koji se primjenjuju u slučaju nesreća u kojima su sudjelovale osobe (npr. evakuacija).

7. Osnovna načela fizike:

   (a) razumijevanje sila koje djeluju na kotače;

   (b) utvrđivanje čimbenika koji utječu na učinkovitost ubrzanja i kočenja (vremenski uvjeti, oprema za kočenje, smanjeno prianjanje, posipanje pijeskom itd.);

   (c) razumijevanje principa električne energije (strujni krugovi, mjerenje napona itd.).

▼B

PRILOG V.

STRUČNO ZNANJE O ŽELJEZNIČKIM VOZILIMA I ZAHTJEVI U POGLEDU DOZVOLE

Nakon što se provede posebno osposobljavanje u odnosu na željeznička vozila, strojovođe moraju biti sposobni provoditi sljedeće zadatke:

1. ISPITIVANJE I PROVJERA PRIJE POLASKA

Strojovođa mora znati:

— prikupiti dokumentaciju i potrebnu opremu,

— provjeriti funkcionalnost vučnog vozila,

— provjeriti podatke unesene u dokumentaciju koja se nalazi na vučnom vozilu,

— na temelju navedenih provjera i testova utvrditi da je vučna jedinica podobna za vuču vlaka te funkcionalnost sigurnosne opreme,

— pri primopredaji lokomotive ili na početku putovanja provjeriti dostupnost i funkcionalnost propisane zaštitne i sigurnosne opreme,

— provesti sve rutinske radove preventivnog održavanja.

2. POZNAVANJE ŽELJEZNIČKIH VOZILA

Za upravljanje lokomotivom, strojovođe moraju biti upoznati s upravljačkim elementima i pokazivačima koji im stoje na raspolaganju, a posebno one koji se odnose na:

— sustav vuče,

— sustav kočenja,

— opremu vezanu uz sigurnost prometa.

Kako bi otkrili i locirali nepravilnosti na željezničkim vozilima, te kako bi o njima izvješćivali i odlučivali što je potrebno za njihov popravak, te u određenim slučajevima, samostalno poduzimali korake, strojovođe moraju poznavati:

— mehaničke konstrukcije,

— opremu za ovjes i priključivanje,

— pogonski mehanizam,

— sigurnosnu opremu,

— rezervoare za gorivo, sustave opskrbe gorivom, ispušne sustave,

— značenje oznaka u unutarnjosti i na vanjskim dijelovima željezničkih vozila, a posebno simbola koji se koriste za prijevoz opasnih tvari,

▼B

— sustave za registraciju,

— električne i pneumatske sustave,

— sustave oduzimača struje i visokonaponske sustave,

— komunikacijsku opremu (radijsku vezu između prometnika i vlaka itd.),

— pripremu vožnje,

— sastavne dijelove željezničkih vozila, njihovu funkciju i posebne sustave vagona, posebno sustave za zaustavljanje vlaka pražnjenjem glavnog zračnog voda,

— sustav kočenja,

— dijelove specifične za vučna vozila,

— pretvarače, motore i reduktore.

3. TESTIRANJE KOČNICA

Strojovođe moraju biti sposobni:

— prije polaska provjeriti i izračunati kočnu masu vlaka, koja mora sukladno dokumentima vlaka odgovarati kočnoj masi za tu prugu,

— prije polaska, pri polasku i tijekom vožnje provjeriti funkcioniranje različitih sastavnih dijelova sustava kočenja vučnog vozila i vlaka.

4. REŽIM VOŽNJE I NAJVEĆA BRZINA VLAKA S OBZIROM NA ZNAČAJKE PRUGE

Strojovođe moraju biti sposobni:

— uzeti u obzir podatke koji im se daju prije polaska,

— utvrditi način vožnje i graničnu brzinu vlaka na temelju varijabli kao što su ograničenja brzine, vremenski uvjeti ili moguće promjene signalizacije.

5. UPRAVLJANJE VLAKOM NA NAČIN KOJIM SE NE OŠTEĆUJE OPREMA NITI VOZILA

Strojovođe moraju biti sposobni:

— koristiti sve dostupne upravljačke sustave u skladu s važećim pravilima,

— pokrenuti vlak uzimajući u obzir ograničenja trenja i snage,

— koristiti kočnice za usporavanje i zaustavljanje, bez oštećenja na željezničkim vozilima i opremi.

▼B

6. NEPRAVILNOSTI

Strojovođe moraju biti sposobni:

— prepoznati neuobičajene događaje u vezi s ponašanjem vlaka,

— pregledati vlak i utvrditi znakove nepravilnosti, razlikovati ih, reagirati u skladu s njihovom relativnom važnosti, te ih pokušati popraviti, dajući uvijek prednost sigurnosti željezničkog prometa i osoba,

— poznavati raspoloživa zaštitna i komunikacijska sredstva.

7. POREMEĆAJI I NESREĆE TIJEKOM VOŽNJE, POŽARI I NESREĆE U KOJIMA SUDJELUJU OSOBE

Strojovođe moraju biti sposobni:

— poduzeti mjere zaštite vlaka i pozvati pomoć u slučaju nesreće u kojoj su sudjelovali putnici u vlaku,

— odrediti prevoze li se vlakom opasne tvari i prepoznati ih na temelju dokumentacije vlaka i popisa vagona,

— poznavati postupke za evakuaciju vlaka u slučaju nužde.

8. UVJETI ZA NASTAVAK VOŽNJE NAKON POREMEĆAJA U KOJOJ SU SUDJELOVALA ŽELJEZNIČKA VOZILA

Nakon poremećaja strojovođe moraju biti sposobni ocijeniti može li vlak nastaviti vožnju i pod kojim uvjetima, tako da o tim uvjetima što je prije moguće obavijeste upravitelja željezničke infrastrukture.

Strojovođe moraju biti sposobni utvrditi je li potrebna stručna ocjena prije no što vlak nastavi vožnju.

9. MIROVANJE VLAKA

Strojovođe moraju biti sposobni poduzeti mjere kako bi spriječili pokretanje ili neočekivano pomicanje vlaka ili njegovih dijelova čak i u najtežim uvjetima.

Pored toga, strojovođe moraju poznavati mjere kojima mogu zaustaviti vlak ili njegove dijelove u slučaju neočekivanog pomicanja.

▼B

PRILOG VI.

STRUČNO ZNANJE O ŽELJEZNIČKOJ INFRASTRUKTURI I ZAHTJEVI U POGLEDU DOZVOLE

Znanje o željezničkoj infrastrukturi

1. TESTIRANJE KOČNICA

Strojovođe moraju biti sposobni prije polaska provjeriti i izračunati odgovara li snaga kočenja vlaka snazi kočenja koja se zahtijeva za prugu, kako je utvrđeno u dokumentaciji o vlaku.

2. REŽIM VOŽNJE I NAJVEĆA BRZINA VLAKA U ODNOSU NA ZNAČAJKE PRUGE

Strojovođe moraju biti sposobni:

— zapamtiti podatke koji im se daju prije polaska, kao što su ograničenja brzine ili moguće promjene signalizacije,

— utvrditi način vožnje i najveću brzinu vlaka na temelju značajki pruge.

3. POZNAVANJE PRUGE

Strojovođe moraju biti sposobni predvidjeti probleme i na odgovarajući način reagirati u skladu sa sigurnošću i drugim čimbenicima, kao što su točnost i gospodarski aspekti. Stoga moraju dobro poznavati željezničke pruge i opremu na svojim trasama i svim alternativnim trasama koji su dogovoreni.

Važni su sljedeći aspekti:

— uvjeti vožnje (promjene kolosijeka, jednosmjerni promet itd.),

— kontrola trase na osnovu odgovarajuće dokumentacije,

— utvrđivanje kolosijeka koji se mogu koristiti za određenu vrstu vožnje,

— važeći prometni propisi i značenje signalno-sigurnosnog sustava,

— režim vožnje,

— sustav pružnih blokova i vezani propisi,

— imena željezničkih kolodvora i njihov položaj, uočavanje kolodvora i prometnih ureda izdaleka, radi odgovarajućeg prilagođavanja brzine,

— prijelazna signalizacija između različitih operativnih i sustava napajanja električnom energijom,

— ograničenja brzine za različite kategorije vlakova kojima se upravlja,

— topografske značajke,

— određeni uvjeti kočenja, npr. na prugama s velikim nagibom,

▼B

— posebne operativne značajke: posebni signali, znakovi, uvjeti polaska itd.

4. SIGURNOSNI PROPISI

Strojovođe moraju biti sposobni:

— pokrenuti vlakove samo kada su ispunjeni svi propisani uvjeti (vozni red, naredba ili signal za polazak, po potrebi uporabu signala itd.),

— promatrati signale uz prugu i u upravljačnici, odmah i bez greške ih protumačiti, te djelovati kako je utvrđeno,

— sigurno upravljati vlakom u skladu s posebnim režimima vožnje: primjenjivati posebne režime ako im se tako naloži, privremena ograničenja brzine, vožnju u suprotnom smjeru, dozvola za prolazak pokraj signala u slučaju opasnosti, promjena smjera vožnje, okretanje, prolazak kroz gradilišta itd.,

— poštivati planirana ili dodatna zaustavljanja vlaka, i ako je potrebno dodatno obavljati određene poslove za putnike tijekom tih stajanja, prije svega otvaranje i zatvaranja vrata.

5. UPRAVLJANJE VLAKOM

Strojovođe moraju biti sposobni:

— odrediti položaj vlaka na pruzi u svakom trenutku,

— koristiti kočnice za usporavanje i zaustavljanje, bez oštećenja na željezničkim vozilima i opremi,

— prilagoditi vožnju vlaka u skladu s voznim redom i svim ostalim naredbama o štednji energije, vodeći računa o značajkama vučne jedinice, vlaka, pruge i okoliša.

6. NEPRAVILNOSTI

Strojovođe moraju biti sposobni:

— prepoznati neuobičajene događaje u vezi s infrastrukturom i okolišem, koliko to dozvoljava upravljanje vlakom: signale, kolosijeke, napajanje, željezničko-cestovne prijelaze, okoliš kolosijeka, ostali promet,

— odrediti odgovarajuću udaljenost za izbjegavanje prepreka,

— obavijestiti upravitelja infrastrukture što je moguće prije o mjestu i naravi uočenih nepravilnosti, vodeći računa o tome da je upravitelj infrastrukture dobro razumio obavijest,

— vodeći računa o željezničkoj infrastrukturi, osigurati ili poduzeti mjere za osiguravanje sigurnosti prometa i osoba kada god je to potrebno.

7. POREMEĆAJI I NESREĆE U VOŽNJI, POŽARI I NESREĆE U KOJIMA SU UKLJUČENE OSOBE

Strojovođe moraju biti sposobni:

— poduzeti mjere zaštite vlaka i pozvati pomoć u slučaju nesreće, u kojoj su sudjelovali putnici u vlaku,

— odrediti gdje će zaustaviti vlak u slučaju požara i po potrebi olakšati evakuaciju putnika,

▼B

— ako ne može sam svladati požar, što je prije moguće poslati korisne informacije o požaru,

— o tim uvjetima što je moguće prije obavijestiti upravitelja željezničke infrastrukture,

— ocijeniti omogućuje li infrastruktura nastavak vožnje vlaka i pod kojim uvjetima.

▼M1

8. PROVJERA ZNANJA JEZIKA

Strojovođe koji s upraviteljem željezničke infrastrukture moraju komunicirati o pitanjima od ključnog značaja za sigurnost moraju znati jezik koji odredi dotični upravitelj infrastrukture. Njihovo znanje jezika mora im omogućiti aktivno i učinkovito sporazumijevanje u uobičajenim, teškim i hitnim slučajevima.

Moraju znati koristiti poruke i komunikacijske metode utvrđene u TSI-ju „Odvijanje prometa i upravljanje prometom”. Strojovođe moraju razumjeti (slušno razumijevanje i razumijevanje pri čitanju) te znati usmeno i pismeno komunicirati na razini B1 Zajedničkog europskog referentnog okvira za jezike (ZEROJ) Vijeća Europe ([1]).

([1]) Common European Framework of Reference for Languages: Learning, Teaching, Assessment, 2001. (Cambridge University Press za englesku verziju ISBN 0-521-00531-0). Dostupno i na *web*-mjestu Cedefop-a (Europski centar za razvoj strukovnog obrazovanja):
hhttp://europass.cedefop.europa.eu/en/resources/european-language-levels-cefr

▼B

PRILOG VII.

UČESTALOST PROVJERE ZNANJA

Najmanja učestalost redovnih provjera znanja je sljedeća:

(a) provjera jezičnog znanja (samo za one koji se moraju sporazumijevati na stranom jeziku): svake tri godine ili nakon odsutnosti koja je trajala dulje od godinu dana;

(b) provjera znanja o infrastrukturi (uključujući poznavanje trase i pravila postupanja): svake tri godine ili nakon odsutnosti s određenog puta vožnje koja je trajala dulje od godinu dana;

(c) provjera znanja o željezničkim vozilima: svake tri godine.