

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2019/554 НА КОМИСИЯТА

от 5 април 2019 година

за изменение на приложение VI към Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността ⁽¹⁾, и по специално член 31 от нея,

като има предвид, че:

- (1) В точка 8 от приложение VI към Директива 2007/59/ЕО е определено какво ниво на езиковите умения трябва да притежават машинистите, така че да могат да водят активна и ефективна комуникация при нормални, влошени и извънредни ситуации. Освен това в нея се дава възможност за освобождаване на машинистите от изискваното ниво на езикови умения в участъци между границите и в района на гари, разположени в близост до границите и предназначени за трансгранични операции. С цел да се подобри гъвкавостта, без да се оказва вредно влияние върху безопасността, е необходимо да се измени точка 8 от приложение VI към Директива 2007/59/ЕО.
- (2) Изискванията, определени в точка 8 от приложение VI към Директива 2007/59/ЕО, не се считат за най-ефективното средство за осигуряване на високо ниво на безопасност, което същевременно да позволява ефективна работа на железопътната мрежа. Това е особено вярно в случай на нарушаване на железопътната мрежа на държава членка, изискващо използването на обиколни маршрути през съседни държави членки. В тези случаи от машинистите със специфични езикови умения се очаква с кратко предизвестие да използват обиколните маршрути, като така осигурят непрекъснатост на операциите.
- (3) Необходимо е да се проучат алтернативни варианти на сегашните изисквания за езиковите умения, които да позволяват по-голяма гъвкавост, но да осигуряват най-малкото такова ниво на безопасност, което е еквивалентно на нивото на безопасност, осигурявано от сегашните изисквания. Тези варианти могат да се състоят в по-целенасочени езикови изисквания (т.е. да са съсредоточени върху железопътната терминология) или в по-ниско общо езиково ниво, комбинирано с алтернативни средства за подпомагане на ефективната комуникация. Те следва да осигуряват активна и ефективна комуникация в нормални, влошени и извънредни ситуации.
- (4) С цел получаване на надеждни резултати за ефективността на алтернативните варианти, е необходимо алтернативните средства да се изпитат в ежедневната експлоатация. Поради това, въздействието на тези алтернативни варианти следва да бъде проучено в реални условия в рамката на пилотни проекти, проведени на два етапа. На първия етап управителите на инфраструктурата и железопътните предприятия следва да изпълняват пилотните проекти, като използват алтернативни средства и с участието на машинисти, които отговарят на условията по точка 8 от приложение VI към Директива 2007/59/ЕО. През първия етап на тези пилотни проекти следва да се докаже, че алтернативните средства ефективно допълват езиковите умения на машиниста, а през втория им етап пилотните проекти следва да се изпълняват с участието на машинисти, които имат по-ниско ниво на езиковите

⁽¹⁾ OBL 315, 3.12.2007 г., стр. 51.

умения, отколкото изискваното в точка 8 от приложение VI към Директива 2007/59/ЕО, и които използват алтернативни средства, които са доказани като ефективни през първия етап. За изпълнението на втория етап от Комисията следва да се поиска съвместна дерогация от страна на железопътното предприятие и управителя на инфраструктурата.

- (5) Следва да бъдат изяснени съответните роли и отговорности на всички участващи страни като Комисията, националните органи по безопасност и Европейската агенция по железопътен транспорт в процеса на подаване и оценка на исканията за дерогация, както и при изпълнението на пилотните проекти.
- (6) От решаващо значение в процеса на подаване на исканията за дерогация е участието на националните органи по безопасността. Тяхното положително становище следва да придружава заявлението, подадено съвместно от железопътното предприятие и управителя на инфраструктурата.
- (7) Подготовката и оценката на въздействието от предвидените пилотни проекти изискват време. Въпреки това, възможно най-скоро е необходимо определянето на правно основание/обосновка за по-голяма гъвкавост по отношение на езиковите изисквания, за да могат пилотните проекти да бъдат осъществени във възможно най-кратък срок с цел да се създаде готовност за евентуални нарушения на железопътната мрежа на ЕС. Поради тази причина новите правила следва да се прилагат, без да е необходимо допълнително транспониране от страна на държавите членки.
- (8) Точка 8 от приложение VI се състои от самостоятелен набор от правила, които могат да бъдат разбрани, без да е необходимо да се прибегва до други части на същото приложение или до Директива 2007/59/ЕО. Поради това настоящият акт за изменение следва да предвижда пряко приложими правила.
- (9) От съображения за яснота цялата точка 8 следва да бъде заменена, въпреки че измененията не засягат цялата точка.
- (10) За персонала, изпълняващ задачи от критично значение за безопасността, свързани с прякото взаимодействие между железопътното предприятие и управителя на инфраструктурата, професионалните квалификации и здравословните и безопасни условия на труд са определени в Решение № 2012/757/ЕС на Комисията⁽²⁾. Изискванията в Решение № 2012/757/ЕС допълват тези, определени в приложение VI към Директива 2007/59/ЕО.
- (11) В съответствие с член 31 от Директива 2007/59/ЕО бяха проведени консултации с органите, представени в Европейския комитет за социален диалог в сферата на железопътния транспорт.
- (12) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, посочен в член 32, параграф 1 от Директива 2007/59/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Точка 8 от приложение VI към Директива 2007/59/ЕО се заменя със следното:

„8. ЕЗИК

- 1) Машинистите, на които се налага да комуникират с управителя на инфраструктурата по въпроси от критично значение за безопасността, трябва да притежават необходимите езикови умения на поне един от езиците, посочени от управителя на съответната инфраструктура. Езиковите им умения трябва да им позволяват да комуникират активно и ефективно в нормални, влошени и извънредни ситуации. Те трябва да могат да използват съобщенията и метода за връзка, посочени в ТСОС „Експлоатация и управление на движението“.
- 2) С цел да удовлетворят изискванията, предвидени в параграф 1, машинистите трябва да разбират (устно и писмено) и да общуват (устно и писмено) съгласно ниво В1 от Общата европейска референтна рамка за езиците (ОЕРР), установена от Съвета на Европа.

⁽²⁾ Решение 2012/757/ЕС на Комисията от 14 ноември 2012 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата Експлоатация и управление на движението на железопътната система на Европейския съюз, и за изменение на Решение 2007/756/ЕО (ОВ L 345, 15.12.2012 г., стр. 1), последно изменено с Регламент (ЕС) 2015/995 (ОВ L 165, 30.6.2015 г., стр. 1).

- 3) В случай че влаковите операции се извършват в участъци между границите и гари, разположени в близост до границите и определени за трансгранични операции, машинистите на влакове, експлоатирани от дадено железопътно предприятие, могат да бъдат освободени от управителя на инфраструктурата от изискванията по подточка 2), при условие че е приложена следната процедура:
- a) железопътното предприятие иска от управителя на инфраструктурата дерогация по отношение на засегнатите машинисти. С цел да се гарантира справедливо и еднакво третиране на заявителите, за всяко представено искане за дерогация управителят на инфраструктурата прилага една и съща процедура за оценяване, която е част от референтния документ на мрежата;
 - b) управителят на инфраструктурата предоставя дерогация, ако железопътното предприятие докаже, че са взети достатъчни мерки за осигуряване на комуникацията между съответните машинисти и персонала на управителя на инфраструктурата в нормални, влошени и извънредни ситуации, както е предвидено в подточка 1);
 - в) железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата гарантират, че съответният персонал е запознат с тези правила и мерки, и преминава подходящо обучение в рамките на техните системи за управление на безопасността.
- 4) Едно или няколко железопътни предприятия в сътрудничество с един или няколко управители на инфраструктурата („заявителите“) могат да изпълняват пилотни проекти за изпитване на алтернативни средства за осигуряване на ефективната комуникация, изисквана в подточка 1). Прилага се следната процедура:
- a) заявителите определят засегнатите части от мрежата и естеството на съответните услуги, първоначалната продължителност на пилотния проект, и по-специално:
 - i) уточняват обхвата на пилотния проект,
 - ii) посочват какви са алтернативните езикови компетентности, които предлагат да се прилагат,
 - iii) описват какви допълнителни инструменти предлагат да се използват за подпомагане на комуникацията в нормални, влошени и извънредни ситуации;
 - iv) показват как алтернативните езикови компетентности и допълнителните инструменти, когато са интегрирани в съответните системи за управление на безопасността, осигуряват ниво на безопасност, което най-малкото е еквивалентно на това при пълно съответствие с изискванията в подточка 1) (*);
 - v) обясняват как ще изпълнят пилотния проект в своята система за управление на безопасността, включително програми за обучение и документиране на резултатите; и
 - vi) в процеса на изготвяне на заявлението се консултират с представителите на засегнатия персонал.
 - b) Заявителите искат становището на съответния национален орган/органи по безопасността, който е издал техния единен сертификат(и) за безопасност или разрешение(я) за безопасност, както и на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, когато тя се явява сертифициращият орган по безопасността („разрешаващ орган или органи“). Всеки разрешаващ орган издава становище относно това дали алтернативните средства осигуряват ниво на безопасност, което най-малкото е еквивалентно на това при пълно съответствие с изискванията в подточка 1), в срок от 60 дни след датата, на която последният засегнат разрешаващ орган е получил искането. В случай че участват няколко разрешаващи органа, те се насърчават да работят заедно и да осигуряват координация.

В становищата по-специално се оценява дали са изпълнени следните условия:

- i) предложените алтернативни езикови компетентности и други инструменти за комуникация са достатъчни, за да се осигури ефективна комуникация между засегнатите машинисти и персонала на управителя на инфраструктурата в нормални, влошени и извънредни ситуации;
- ii) системите за управление на безопасността на заявителите са адаптирани за използването на алтернативни езикови компетентности и други инструменти за комуникация;
- iii) заявителите са представили доказателства, че тези инструменти са изпитани при експлоатационни условия с участието на машинисти, които отговарят на езиковите изисквания в подточка 2);
- iv) целият засегнат персонал на железопътното предприятие и управителя на инфраструктурата са преминали подходящо обучение чрез техните системи за управление на безопасността.

В случай на различаващи се становища се прилагат разпоредбите на подточка 5), втора алинея.

- в) Заявителите представят съвместно на Комисията заявление за дерогация от подточка 2), включително становищата на разрешаващия орган или органи, както и подробното описание на пилотния проект, за който се отнасят становищата. Като алтернатива, участниците в проекта могат да определят координатор измежду тях, който може да подаде съвместното заявление от името на всички участници в проекта.
- 5) В срок от 60 дни след получаване на пълното заявление Комисията предоставя дерогация от изискванията по подточка 2):
- а) когато становищата на разрешаващия орган или органи са положителни; и
 - б) когато е показано, че са осигурени еднакво и недискриминационно третиране на всички заявления, както и правна съгласуваност на равнището на Съюза.

В случай на различаващи се становища или на непредставяне в предписания срок на становище от страна на един или повече от разрешаващите органи, заявителите могат да поискат от Комисията да намери взаимно приемливо решение в сътрудничество с участващите страни. Ако в срок от 90 дни след получаването на искане за дерогация не бъде намерено взаимноприемливо решение, пилотният проект се счита за отхвърлен. Комисията може да поиска становището на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и го прави, когато становището на всички разрешаващи органи е отрицателно.

- 6) Дерогацията се предоставя за ограничен период от време и не надвишава 36 месеца. Когато дерогацията е предоставена за по-кратък период, тя може да бъде подновена, при условие че общата продължителност не надвишава 36 месеца.
- 7) По искане на заинтересованите железопътни предприятия и когато това е обосновано, управителят на инфраструктурата предлага на другите железопътни предприятия, използващи участък от мрежата, на който се изпълнява пилотен проект, възможност да участват в пилотния проект, при условие на положително становище от страна на съответните разрешаващи органи. Управителят на инфраструктурата уведомява Комисията за това допълнително участие.

В случай на промени в обхвата на пилотните проекти, по-специално на частта от мрежата, в която се осъществява проектът, или на алтернативните езикови компетенции и допълнителните инструменти, използвани за комуникация, се прилага процедурата, описана в подточка 4).

- 8) Железопътното предприятие и управителят на инфраструктурата гарантират, че експлоатацията на пилотния проект надлежно се документира в техните системи за управление на безопасността. Записите се съхраняват в продължение на 24 месеца след приключването на пилотния проект, по-специално за участващия персонал, полученото от персонала обучение, експлоатиранияте услуги и всички проблеми, възникнали по време на пилотния проект. В допълнителните удостоверения на засегнатите машинисти се включва съответната информация.
- 9) След приключването на всеки пилотен проект участващите железопътни предприятия и управители на инфраструктурата докладват на съответните разрешаващи органи. Когато продължителността на дерогацията надхвърля една година, железопътното(ите) предприятие(я) и управителят(ите) на инфраструктурата докладват ежегодно в своите годишни доклади за безопасността съгласно член 9, параграф 6 от Директива (ЕС) 2016/798. Засегнатите национални органи по безопасността докладват резултатите от пилотните проекти в своите годишни доклади съгласно член 19 от Директива (ЕС) 2016/798. На базата на обща рамка за оценка Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз анализира резултатите от пилотните проекти и представя доклад на Комисията.
- 10) Комисията може да суспендира предоставената дерогация, ако счете, че условията не са изпълнени повече или когато възникнат опасения във връзка с безопасността. Националните органи по безопасността, железопътните предприятия или управителите на инфраструктурата незабавно информират Комисията, в случай че възникнат опасения във връзка с безопасността.
- 11) Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз публикува на своя уебсайт списък на пилотните проекти, разрешени от Комисията, включително кратко описание на проекта и периода, за който той е получил разрешение, както и всяка друга имаща отношение информация, като например прекратяването или временно спиране на проектите.

(*) Съгласно член 9 от Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно безопасността на железопътния транспорт.“

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 5 април 2019 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER
