



Брюксел, 30.1.2013
COM(2013) 33 final

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

относно характеристиките и задачите на другите членове на влаковата бригада

(текст от значение за ЕИП)

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

относно характеристиките и задачите на другите членове на влаковата бригада

(текст от значение за ЕИП)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

С Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността¹ се определят минималните изисквания, на които кандидатът трябва да отговаря, за да получи свидетелство за управление на локомотив или хармонизирано допълнително удостоверение.

Основната цел на тази директива беше да улесни машинистите при управление на влакове в други държави членки и при преместване от една държава членка в друга, а също така да улесни прехвърлянето им от едно железопътно предприятие в друго, както и, в по-общ план, да улеснят признаването на свидетелствата и хармонизираните допълнителни удостоверения от всички заинтересовани страни в железопътния сектор.

След влизането в сила на Директива 2007/59/ЕО Комисията прие допълнително законодателство в съответствие с разпоредбите, установени в директивата.

Със своето Решение от 29 октомври 2009 г.² Комисията прие основните параметри на регистрите на свидетелствата за управление на локомотив и допълнителните удостоверения, в съответствие с член 22, параграф 4 от Директива 2007/59/ЕО.

На 3 декември 2009 г., както се изисква в член 4, параграф 4 от Директива 2007/59/ЕО, бе приет Регламент 36/2010 на Комисията относно образци на Общността за свидетелства за управление на локомотив, допълнителни удостоверения, заверени копия и формуляри за заявления за свидетелства за управление на локомотив³.

На 22 ноември 2011 г. Комисията също така прие Решение относно критериите за признаване на центрове за обучение, участващи в обучението на машинисти, критериите за признаване на изпитващи и критериите за организиране на изпити в съответствие с Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁴, както и Препоръка на Комисията от 22 ноември 2011 г. относно процедурата за признаване на центрове за обучение и на изпитващи на машинисти, в съответствие с Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁵.

Въпреки че в Директива 2007/59/ЕО не се включват конкретни разпоредби относно другите членове на влаковата бригада, осъществяващи функции от критично значение за безопасността, член 28 гласи, че *Комисията представя доклад и, когато е уместно,*

¹ ОВ L 315, 3.12.2007 г.

² ОВ L 8, 13.1.2010 г.

³ ОВ L 13, 19.1.2010 г.

⁴ ОВ L 314, 29.11.2011 г.

⁵ ОВ L 314, 29.11.2011 г.

внося законодателно предложение за система за сертифициране на другите членове на екипажа, въз основа на доклад, изготвен от Европейската железопътна агенция (ЕЖА). Агенцията определя характеристиките и задачите на другите членове на екипажа, които осъществяват критични за безопасността функции и чиято професионална квалификация следователно допринася за безопасността на железниците, които следва да бъдат уредени на равнище Европейски съюз посредством система от свидетелства или удостоверения, която може да бъде подобна на системата, въведена от настоящата директива.

Мотивите за подобно искане бяха да се увеличат свободата на движение на работниците и безопасността на железниците в ЕС; за тази цел следва да се обърне специално внимание на другите членове на влаковата бригада, които осъществяват функции от критично значение за безопасността в локомотивите и влаковете. В ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ вече са предвидени минимални изисквания за медицинска годност и професионални квалификации. Тъй като тази ТСОС се прилага чрез национални планове за прилагане и до известна степен се отнася само за трансграничните услуги, съществува правна несигурност относно последствията от приемането на този персонал от гледна точка на процеса на сертифициране за безопасност на железопътните предприятия, както и от гледна точка на мобилността между железопътните предприятия. Затова беше поискано от Агенцията да изготви доклад относно сертифицирането на другите членове на влаковата бригада, които осъществяват функции от критично значение за безопасността.

В настоящото съобщение се взема предвид и докладът⁶, изготвен от Европейската железопътна агенция (ЕЖА) след консултации със заинтересованите страни, който беше представен на Комисията през 2010 г. Преди приемането на настоящото съобщение службите на Комисията обсъдиха със социалните партньори резултатите от доклада на ЕЖА в рамките на секторния Комитет за социален диалог.

Настоящото съобщение е съсредоточено върху другите членове на влаковата бригада в пътническите влакове. При товарните влакове общите задължения са свързани с подготовката на товарния влак, а не толкова с неговото движение. Подготовката на влака не налага непременно да има персонал, придружаващ влака.

2. ЗАКОНОДАТЕЛНА РАМКА

Приложимата законодателна рамка включва главно:

- Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт, която установява общ подход за безопасността. Тази директива предвижда система за сертифициране на железопътните предприятия, която в рамките на системата за управление на безопасността включва задължение за подготвяне и провеждане на обучение на персонала;
- Директива 2008/57/ЕО относно оперативната съвместимост на железопътната система, която установява рамка за определяне на изискванията, приложими за компонентите на железопътната система под формата на технически

⁶ Доклад относно характеристиките и задачите на другите членове на влаковата бригада, осъществяващи функции от критично значение за безопасността, съгласно член 28 от Директива 2007/59/ЕО. Отдел „Оперативна съвместимост“, реф. № ERA/REP/14-2010/INT от 27.9.2010 г. Непубликуван.

спецификации за оперативна съвместимост (TCOC). Тези TCOC включват също така изисквания за персонала, участващ в експлоатацията и поддръжката на железопътната система, под формата на минимална професионална квалификация и условия за безопасност и опазване на здравето.

3. НАСТОЯЩОТО ПОЛОЖЕНИЕ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ДЛЪЖНОСТНИТЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ЗАДАЧИТЕ НА ДРУГИТЕ ЧЛЕНОВЕ НА ВЛАКОВАТА БРИГАДА, ОСЪЩЕСТВЯВАЩИ ФУНКЦИИ ОТ КРИТИЧНО ЗНАЧЕНИЕ ЗА БЕЗОПАСНОСТТА

3.1. Регулиране на задачите при пътническите превози

В доклада си ЕЖА събра данни за броя на другите членове на влаковата бригада, предоставени от няколко железопътни предприятия в 11 държави членки. Чрез екстраполация, броят на другите членове на влаковата бригада в пътническите влакове в Европа, включително Швейцария и Норвегия, се оценява на 70 000.

В почти всички държави членки⁷ (20 от общо 22) професията се регулира, макар и по различни начини и с различна степен на детайлност. Въпреки това съгласно Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директивата относно безопасността на железопътния транспорт)⁸ решенията, отнасящи се до начина, по който задачите трябва да бъдат изпълнявани, следва да бъдат взети на равнище „железопътно предприятие“.

От тези 20 държави членки, 14 регламентират длъжностните характеристики и задачите и на национално равнище.

Анализът на всички задачи на другите членове на влаковата бригада показва, че:

- 59 задачи са определени като задачи, извършвани от другите членове на влаковата бригада при пътническите превози, от които 48 са задачи, свързани с експлоатационната безопасност, а 11 са обичайните търговски задачи, които трябва да се извършват по време на пътуването (проверка на билети, съобщения и др.);
- 21 от тези 48 задачи, свързани с експлоатационната безопасност, се регулират в 14 държави членки, които регулират задачите при пътническите превози на национално равнище. Тези 21 задачи, свързани с експлоатационната безопасност, са тясно свързани с приложение Й към TCOC „Експлоатация и управление на движението“⁹ по отношение на минималните изисквания за професионалната квалификация за задачите, свързани с придружаването на влаковете.

⁷ Данните от някои държави членки не бяха достатъчни, за да бъдат взети предвид. Информацията от Норвегия е включена.

⁸ ОВ L 220, 21.6.2004 г.

⁹ Решение на Комисията от 11 август 2006 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на трансевропейската конвенционална железопътна система (нотифицирано под номер C(2006) 3593), изменено с Решение 2010/640/ЕС, Решение 2009/107/ЕО и Решение 2008/231/ЕО, ОВ L 359, 18.12.2006 г.

3.2. Установяване на групи длъжностни характеристики при пътническите превози

Установени са много от длъжностните характеристики на другите членове на влаковата бригада в пътническите превози. Бяха въведени две длъжностни групи (ДГ1 и ДГ2) като всяка група включва общите основни задачи на различните длъжностни характеристики от различните държави членки; те са подробно описани в приложението. Въпреки че по-голямата част от тези задачи са сходни в двете групи, основната разлика между ДГ1 и ДГ2 се отнася за „подготовката на влака“. Докато ДГ1 включва почти всички задачи, свързани с подготовката на влака, ДГ2 включва само една такава задача.

В рамките на тези две групи са установени общите задачи от критично значение за безопасността, като: процедура за затваряне на вратите, потегляне на влака и евакуация на пътниците в случай на влошени условия и аварийни ситуации. Повечето от железопътните предприятия са въвели система за сертифициране на ДГ1, но не и за ДГ2.

3.3. Основни изисквания и сертифициране

Основните изисквания за минимална възраст, образование, езикови умения, медицински и психологични прегледи и професионалните умения за другите членове на влаковата бригада са вече много сходни в целия ЕС. Тези основни изисквания са почти еднакви при двете групи и вече са включени в ТСОС „Експлоатация и управление на движението“, която обаче понастоящем се отнася само за трансграничния трафик.

Девет държави членки разполагат със задължителни правила за железопътните предприятия за процедури за сертифициране на другите членове на влаковата бригада. В 13 държави членки съществуват национални разпоредби относно условията за обучение, за да се гарантира, че тези знания и умения се поддържат поне на стандартно ниво, и за да се следи нивото на компетентност. По отношение на пътническите превози железопътните предприятия обикновено провеждат вътрешнофирмено обучение и изпити. Курсът на обучение обикновено продължава между 4 и 16 седмици.

Железопътните предприятия са разработили определени процедури при пътническите превози, за да се поддържат уменията на подходящо ниво. Те организират редовни или постоянни обучения с различна честота; в 12 от тях са установени процедури за периодически сертифициране, вариращи от веднъж на 3 месеца до веднъж на 3 години.

Националните органи по безопасността вече са в състояние да оценят съответствието с минималните основни изисквания, свързани с другите членове на влаковата бригада, чрез сертифицирането на системите за управление на безопасността на железопътните предприятия в съответствие с приложение III, буква д) от Директива 2004/49/ЕО.

3.4. Мобилност на работниците

Годишно между 2000 и 4000 членове на влакови бригади сменят местоработата си, ако се приеме, че един член на влакова бригада прави подобна смяна 1 или 2 пъти в рамките на 35 години стаж, като се има предвид, че в Европа има около 70 000 други членове на влакова бригада. В тези числа не се взема предвид фактът, че работниците също така напускат работата си, за да я сменят с друга дейност в железопътния сектор или извън него, или че работниците могат да бъдат прехвърлени, когато в ново дружество бива прехвърлен персоналет на предишно дружество съгласно нов договор за задължения за извършване на обществена услуга.

В отделни железопътни предприятия не съществува мобилност на работниците, тъй като те са единственото железопътно предприятие в страната или са държавно такива. Въпреки това, дори и тези, които имат известен опит с мобилността, провеждат специални фирмени обучения, когато назначават нови членове на влаковата бригада, идващи от други железопътни предприятия. Причината за това специално допълнително обучение е разликата в подвижния състав и инфраструктурата. Също така в различните железопътни предприятия е възможно да има различни процедури.

Малките предприятия имат по-голям опит с мобилността на работниците, тъй като те наемат членове на влаковата бригада от историческите национални оператори. Въпреки това няма доказателства, че липсата на схема за сертифициране на другите членове на влаковата бригада е пречка за мобилността, и Комисията не е получавала никакви жалби по този въпрос.

3.5. Хармонизиране на професионалните квалификации

В Европейския съюз съществува голямо разнообразие от длъжностни характеристики.

На този етап не би било целесъобразно те да се хармонизират поради следните причини:

- От една страна, задачите „затваряне на вратите“ и „потегляне на влака (действия приключени)“ са оперативни процедури, които могат да са различни от едно дружество до друго, поради различни технически решения. Те трябва да останат на равнище „дружество“ и не трябва да се регулират на равнището на Европейския съюз.
- От друга страна, всички останали общи задачи са свързани с безопасността на пътниците. Те обикновено се регулират на национално равнище, а се определят на равнището на Европейския съюз:
 - защита на пътниците при влошени условия и аварийни ситуации;
 - евакуация на пътниците в аварийни ситуации.

Съгласно точка 4.6 и приложение Й към ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ по отношение на минималните изисквания за професионалната квалификация за задачите, свързани с придружаването на влаковете, всички професионални служители трябва да притежават необходимите познания, за да се справят с работа във влошени условия, евакуация от влака и осигуряване безопасността на пътниците, както и способността да използват тези знания в практиката. Също така съгласно точка 4.6.1 — Компетентност на персонала на влака и друг персонал, специфична за тунели, от ТСОС „Безопасност в железопътните тунели“¹⁰ *„цялата влакова бригада следва да има познания за подходящото поведение, осигуряващо безопасност в тунелите и в частност да е в състояние да евакуира влак в тунел. Това включва даването на указания на пътниците да отидат до следващия вагон или да напуснат влака и да ги отведат извън влака на безопасно място.“*

Подобряването на настоящата рамка ще се състои в подробно описване или разширяване на изискванията за задачите, които вече съществуват в ТСОС „Експлоатация и управление на движението“, така че приложение Й да обхваща всички

¹⁰ Решение на Комисията от 20 декември 2007 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на „безопасността в железопътните тунели“ в Трансевропейската конвенционална и високоскоростна железопътна система (нотифицирано под номер C(2007) 6450), ОВ L 64 от 7.3.2008 г.

задачи, определени в длъжностните групи ДГ1 и ДГ2 за другите членове на влаковата бригада.

3.6. Признаване на професионалните квалификации

Когато става въпрос за другите членове на влаковата бригада в пътническите превози, признаването на професионалните квалификации често не е регулирано. В действителност само пет държави членки имат система за сертифициране, която се регулира от националните задължителни правила за пътнически влакове. При всичките пет правилата се отнасят за ДГ1, а при четири от тях сертификатите се издават от НОС. При петата сертификатът се издава от железопътното предприятие. При товарните превози съществува система за сертифициране в пет държави членки от общо девет и при всички тях отговорни за издаването на сертификати са НОС или компетентното министерство.

Тази ситуация като че ли е пречка за единното европейско железопътно пространство, тъй като единственото условие железопътно предприятие да работи в една държава членка според настоящата законодателна рамка е то да получи сертификат за безопасност (част А и част Б). Въпреки това държавите членки могат да приемат национални правила относно този аспект, ако той вече не е включен в ТСОС, а както вече беше обяснено в раздел 3.3, по отношение на професионалната квалификация ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ е приложим само за трансгранични услуги. В този контекст разширяването на обхвата на тази ТСОС, така че тя да обхване и вътрешните превози, е важно и ЕЖА следва получи мандат да изготви препоръка за разширяването.

3.7. Потенциални ползи от европейска система за сертифициране на уменията на членовете на влаковата бригада, осъществяващи функции от критично значение за безопасността

Член 13, параграф 3 от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт (Директива 2004/49/ЕО) вече предвижда, че „при набиране на нови влакови машинисти, влаков персонал и персонал, изпълняващ жизненоважни функции по безопасността, железопътните представители трябва да могат да отчитат всякаква подготовка, квалификация и опит, придобити преди това от други железопътни предприятия. За тази цел, такива членове на персонала имат право на достъп до всички документи, удостоверяващи тяхната подготовка, квалификация и опит, както и да получат тези документи и да ги предоставят където е необходимо.“

Относно задачите на другите членове на влаковата бригада, които осъществяват функции от критично значение за безопасността, по-нататъшното хармонизиране би могло да бъде решение за улесняване на мобилността на работниците без това да окаже отрицателно въздействие върху степента на безопасност. Целта е дадено железопътно предприятие, което назначава други членове на влаковата бригада, да може да взима предвид вече придобити умения за изпълняване на задачи от критично значение за безопасността, и да ограничава разходите за допълнителни обучения, доколкото е възможно. Една обща система на европейско равнище би помогнала за постигането на тази цел.

Вниманието следва да се съсредоточи върху специфичните за железниците задачи, като например оказване на помощ на пътници при влошени условия и аварийни ситуации. С отварянето на пазара на международните пътнически превози от 1 януари 2010 г., би било логично уменията, които другите членове на влаковата бригада имат по отношение на защитата на пътниците и тяхната евакуация при влошени условия и в

аварийни ситуации, да бъдат еднакви във всички дружества в целия Европейски съюз. Това ще улесни общото разбиране и ще има допълнителен принос за безопасността на пътниците. Би действало положително и върху мобилността на работниците. Тези общи задачи като цяло са вече изброените в приложение Й, точка 3 от ТСОС „Експлоатация и управление на движението“.

Тази цел става още по-важна след отварянето на вътрешния пазар на пътническите превози, предложено в рамките на четвъртия пакет от мерки за железопътния транспорт.

От друга страна задачите, които са свързани с процедури или зависят от подвижния железопътен състав, като например затварянето на вратите, които могат да бъдат различни от едно дружество до друго (поради различни технически решения), следва да не се взимат под внимание. Член на влаковата бригада, който се премества в друго железопътно предприятие, ще има нужда от специално обучение по процедурите на въпросното железопътно предприятие и подвижния му състав.

4. ОРИЕНТИРАНО КЪМ ЗАДАЧИТЕ СЕРТИФИЦИРАНЕ НА ОБУЧЕНИЕТО, СВЪРЗАНО С РИСКОВЕТЕ И ОКАЗВАНЕТО НА ПОМОЩ НА ПЪТНИЦИТЕ И ОСИГУРЯВАНО ОТ ЖЕЛЕЗОПЪТНОТО ПРЕДПРИЯТИЕ

С оглед установяването на уменията на даден член на влаковата бригада да оказва помощ и да гарантира безопасността на пътниците в случай на влошени условия и аварийни ситуации, Комисията възнамерява да разработи на европейско равнище сертифициране на обучението за рисковете и оказването на помощ на пътниците, предоставяно на служителите, в съответствие с всички минимални основни изисквания, свързани с другите членове на влаковата бригада и посочени в ТСОС „Експлоатация и управление на движението“.

Отговорни за извършването на това сертифициране следва да бъдат железопътните предприятия, които назначават или наемат работници, а самото сертифициране следва да бъде извършвано по двустепенна система и въз основа на минимални изисквания, определени на нивото на Европейския съюз, и на допълнителните изисквания, установени на ниво „предприятие“. Това обучение може да бъде осигурявано и от център за обучение, който не е част от железопътното предприятие, но сертифицирането трябва да бъде извършвано от железопътното предприятие, на негова отговорност.

Процесът на сертифициране следва да се осъществява по четири важни точки:

- Железопътните предприятия следва да организират обучение за рисковете, свързани с безопасността на пътниците и оказването на помощ на пътниците при експлоатацията на железниците. Това обучение ще попада в обхвата на системата за управление на безопасността (СУБ) на железопътните предприятия и ще е съобразено с ясно определените изисквания в ТСОС „Експлоатация и управление на движението“.
- В края на курса на обучение железопътните предприятия следва да издават на другите членове на влаковата бригада „свидетелство за преминато обучение за рисковете и оказването на помощ на пътниците“, изготвено според тяхната система за управление на безопасността. То следва да включва всички хармонизирани умения, посочени като минимални в ТСОС „Експлоатация и управление на движението“, и също така да включва всички допълнителни умения, придобити по време на курса на обучение.

- Свидетелството следва да бъде валидно навсякъде в Европейския съюз и железопътните предприятия трябва да го взимат под внимание, когато наемат служители.
- Предоставеното на служителите (другите членове на влаковата бригада) свидетелство става тяхна собственост. Следователно те ще могат да използват това свидетелство отново, ако искат да се преместят в друго дружество.

Този метод за удостоверяване не налага допълнително обучение, различно от това, което се изисква понастоящем в рамките на системата за управление на безопасността и което е вече определено в ТСОС „Експлоатация и управление на движението“.

Издаването на свидетелствата следва да остане на ниво „дружество“ поради административни и икономически причини, за да се избегнат допълнителните разходи за железопътните предприятия и важните допълнителни задачи за националните органи по безопасността.

Форматът и съдържанието на свидетелството могат да отразяват до известна степен съобразените за тази конкретна цел изисквания за допълнителни удостоверения на машинисти, посочени в Регламент № 36/2010/ЕО.

В член 13, параграф 3 от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт вече се предвижда правно основание за това свидетелство; където е уместно, Комисията ще предложи леко изменение на приложение III, за да се изясни този аспект. Освен това Комисията ще предложи актуализиране на ТСОС „Експлоатация и управление на движението“, за да се уточни обхватът на обучението и обхватът на тази ТСОС.

На ниво „дружество“ могат да бъдат предвидени допълнителни задачи (независимо дали са свързани с безопасността или не) и допълнителни изисквания относно професионалните квалификации, без това да пречи на мобилността на работниците.

Признаването на уменията на другите членове на влаковата бригада на нивото на ЕС би имало допълнителен принос за безопасността на пътниците и би могло да има положително въздействие върху мобилността на работниците, като в същото време разходите на железопътните предприятия за излишни обучения биха се намалили.

Представителите на железопътните предприятия и на управителите на инфраструктурата считат, че съществуващото законодателство вече е осигурило всички необходими изисквания и че тази система за сертифициране или лицензиране на другите членове на влаковата бригада няма да предостави никакъв полезен нов елемент към тези, които вече са определени, а само ще доведе до по-високи разходи. От друга страна Европейската федерация на транспортните работници (ETF) настоява за европейска схема за сертифициране на бордовия персонал, включително свидетелство, издавано от националните органи по безопасността, и допълнително удостоверение, издавано от железопътното предприятие.

5. УРЕЖДАНЕ ОТ СТРАНА НА ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ НА ЗАДАЧИТЕ ОТ КРИТИЧНО ЗНАЧЕНИЕ ЗА БЕЗОПАСНОСТТА, ИЗПЪЛНЯВАНИ ОТ ДРУГИТЕ ЧЛЕНОВЕ НА ВЛАКОВАТА БРИГАДА

Както е посочено в раздел 2.1, повечето държави членки са определили национални задължителни правила, за да регулират професията по различни начини и с различна степен на детайлност.

Националните задължителни правила, които са определени от националните органи или са прехвърлени от равнище „национална компания“ на национално равнище, следва да бъдат прилагани от всички железопътни предприятия, работещи в тези държави членки.

Най-общо казано, тези разпоредби не са в пълно съответствие с европейското законодателство по три причини:

- Не са в пълно съответствие с ТСОС „Експлоатация и управление на движението“, в която се посочва какво трябва да се прави, тъй като с разпоредбите си някои държави членки определят как то следва да се прави.
- Регулирането на национално равнище ограничава стопанската дейност и особено мобилността на работниците. Освен това тези фирмени правила (непреки правила), които стават национални задължителни правила, дават на утвърдилите се железопътните предприятия ясно конкурентно предимство.
- Когато националните органи съставят подробни оперативни процедури, те изземат отговорностите на железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата. Подробното регламентиране на задачите на национално равнище би ограничило отговорностите на железопътните предприятия и може да бъде в противоречие с член 4, параграф 3 от Директивата относно безопасността.

Освен ако не съществува конкретен аспект от мрежата, която изисква специални правила, правилата, които са свързани с начина, по който трябва да бъдат изпълнявани задачите, следва да бъдат определяни на равнище „железопътно предприятие“, а не на национално равнище. В действителност, въпреки че има разлика в процедурите от едно железопътно предприятие до друго, важното е задачата да бъде изпълнявана.

Вследствие на това Комисията възнамерява да поиска от държавите членки да преразгледат онези национални разпоредби, за които се изисква да са в съответствие с ТСОС „Експлоатация и управление на движението“. Това ще бъде осъществено в контекста на прилагането на Директивата относно безопасността на железопътния транспорт и анализа на националните правила за безопасност, който понастоящем се провежда от ЕЖА.

6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ: СЛЕДВАЩИ СТЪПКИ

Комисията ще поиска от Европейската железопътна агенция да разработи необходимите по отношение на другите членове на влаковата бригада разпоредби за сертифициране оценка на въпросите, свързани с безопасността на пътниците. Агенцията ще определи общите критични за безопасността задачи на другите членове на влаковата бригада, които не са свързани с конструкцията на возилата или с подвижния състав, както и съдържанието на оценката на обучението и обхвата на приложение Й към ТСОС „Експлоатация и управление на движението“. Агенцията ще разработи образец на свидетелството за преминато обучение по задачите от критично значение за безопасността, което се дава на служителите. С изменение в приложение III към Директивата за безопасността на железопътния транспорт ще бъде предвидено процесът на сертифициране да стане част от системата за управление на безопасността на железопътното предприятие.

Необходимостта от подобна схема за сертифициране става належаща след отваряне на пазара на вътрешните пътнически превози, предложено в рамките на четвъртия пакет от мерки за железопътния транспорт.

Комисията ще поиска от Европейската железопътна агенция да включи в анализа си на националните правила за безопасност специална глава, която разглежда националните задължителни правила, свързани с другите членове на влаковата бригада, както и до каква степен те излизат от своя обхват. В случай че тези правила не са съвместими със законодателството на ЕС, Комисията може да предприеме подходящите мерки за гарантиране на правилното им прилагане.

Другите членове на влаковата бригада съставляват професионална група, която играе важна роля за безопасна по отношение на експлоатационната безопасност и на безопасността и сигурността на пътниците железопътна система. Комисията счита, че тези предложения ще подобрят характеристиките за безопасност и качеството на тази важна за железопътния транспорт професия, както и ще подпомогнат мобилността на работниците.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Описание на основните задачи в длъжностните групи (ДГ)

Общо в ДГ1 са включени 17 задачи и те се регулират в поне 50 % от 11-те държави членки, в които ДГ1 съществува. Тези задачи включват:

- Проверка на влаковия състав:
 - „Проверка на влаковия състав“
 - „Проверка на документа/документацията за влаковия състав“
- Контролни проверки и изпитвания преди тръгването
 - „Състояние на спирачките/спирачна уредба“
 - „Сигнални светлини на влака в спряло състояние“
- Потегляне на влака от гара:
 - „Затваряне на вратите“
 - „потегляне на влака (всички действия завършени)“
- Движение на влака:
 - „Внезапна спирачка – върни в изходно положение след задействането и докладвай на машиниста“
 - „Бордова комуникация (по-специално безопасност на пътниците)“
- Работа при влошен режим:
 - „Защита на пътниците“
 - „Потегляне на влака“
 - „Докладване за всякакви необичайни обстоятелства“
- Работа при аварийни ситуации:
 - „Решение за спиране на влака“
 - „Защита на пътниците“
 - „Евакуиране на пътниците“
 - „Потегляне на влака — всички действия завършени“
 - „информирание/свързване с машиниста“
 - „Информирание/свързване с железопътно предприятие“

В ДГ2 са заложили само пет задачи, като те се регулират в поне 50 % от шестте държави членки, в които съществува ДГ2. Тези задачи включват:

- Потегляне на влака от гара:
 - „Затваряне на вратите“
 - „потегляне на влака (всички действия завършени)“
- Работа при влошен режим:
 - „Защита на пътниците“

- Работа при аварийни ситуации:
 - „Защита на пътниците“
 - „Евакуиране на пътниците“

Задачата „маневриране“ е заложена по различни начини в държавите членки и не е взета предвид в тези длъжностни групи.